



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

1928

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

SEPTEMBER 1929

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Søfart og Fiskeri

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



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1928	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1928	54

1928.

1. S/S Aagot af Bergen, 3595 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Odense med ca. 1800 Tons Majs.

Paasejlet d. $\frac{25}{8}$ 28 i Aarhus Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{31}{8}$ 28.

Kl. ca. 14¹⁰, da Aa. assisteret af Lods og Slæbedamper skulde afgaa fra Aarhus, tørnede Slæbedamperen — S/S »Hermes« af Aarhus — mod Aa.s Stb.s Side, hvorved flere Plader blev trykket ind.

I et under $\frac{9}{10}$ afholdt Søforhør i Aarhus har H.s Besætning forklaret, at dette Skib skulde manøvreres langs Aa.s Stb.s Side. Da H. var ca. 150 Fod fra Aa. blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Den vagt-havende Maskinmester lod imidlertid Maskinen gaa fuld Kraft frem, hvorved Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

2. S/S Aalborghus af Aalborg, 1482 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn med Post og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{4}{9}$ 28 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{9}$ 28. Søforhør i Aalborg d. $\frac{4}{10}$ 28.

Kl. 22²⁷ passerede Aa., der førte en rød Kuglelanterne paa Fortoppen, Hals, og der styredes mod Katerne i Fyrlinien fra Hals, da en Dampers Topplanterne og grønne Sidelanterne kom i Sigte ved Hals Barre. Kort efter, at Katerne var passeret, observeredes det andet Skibs røde Sidelanterne, der dog umiddelbart efter atter forsvandt. Kl. 22³⁵ blev der slaaet Halv Kraft til Maskinen og en lang Tone blev givet med Fløjten som Advarselssignal. Kl. 22³⁶ blev der slaaet Langsomt til Maskinen, og Fløjtesignalet blev gentaget. Kl. 22³⁸, da en Kollision syntes uundgaaelig, kastede Aa.s Maskin Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter, da Skibene befandt sig i Løbets S. Side ved den hvide 2-Kost, ramte Aa.s Stævn det andet Skibs Stb.s Side midtskibs. Det andet Skib, der viste sig at være M/Sk. »Carla« af Nyborg, sank straks; fra Aa. kastedes Liner, Redningskranse og Redningsbælter ud, samtidig med at Stb.s Jolle blev sat paa Vandet. 3 Mand af C.s Besætning blev reddet om Bord i Jollen, medens Dæksdreng Jens Martin Havkrog af Gug, der var til Køjs, druknede.

Ifølge den af C.s Besætning afgivne Forklaring sejlede C., der gik for Sejl og Motor, i Løbets Bb.s Side, idet Vinden var VSV. Da Bedstemanden, der havde Vagt, saa at Aa. førte en rød Lanterne paa Fortoppen, mente han, at dette Skib vilde holde midt i Farvandet, hvorfor C. stadig holdtes i Løbets Bb.s Side. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor omhandlet.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet holde for, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at C. i Modstrid med Bestemmelserne i Art. 25 i de internationale Søvejsregler, jfr. herved § 6 i Bekendtgørelse af 29. Juni 1927 ang. særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand, har holdt sig i Løbets Bb.s Side (jfr. endvidere Søvejsreglernes Art. 18 og Bestemmelserne i § 4 i Reglement for Sejladsen i Farvandet udfor Hals, over Hals Barre m. v.). Der blev rejst Tiltale saavel mod Bedstemanden som mod Føreren i C. i Henhold til Sømandslovens § 84 og Sølovens § 293. Ved Nørresundby Sørets Dom af 1. August 1929 blev Bedstemanden idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 25 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglerne, medens Føreren blev frifundet. Dommen er indanket for Landsretten.

3. S/S Aase af Kjøbenhavn, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra La Canal til Vaag med 1650 Tons Salt.

Tørnet en undersøisk Genstand d. $\frac{4}{2}$ 28 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board af Trade dat. $\frac{7}{2}$ 28.

Søforklaring i Leith d. $\frac{15}{2}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{6}$ 28.

Kl. 16³⁸ pejledes Skerryvore Rock i misv. NØ. Der styredes misv. N. 25° V., og Afstanden til Fyret vilde — naar dette kom tværs — blive 7 Sm. Kl. 16⁵⁰ mærkedes et haardt Stød efterfulgt af to lettere Stød i Skibet. Maskinen stoppedes og Stb.s Redningsbaad blev svinget ud samtidig med at Forpeak og Tankene pejledes. Kabelrummet og Forpeaken viste sig at være fulde af Vand. Da Skibet holdt sig flydende, styredes bag Øen Colonsay for at undersøge Skaden. Da det konstateredes, at Stævnen var brækket, Og at der var et større Hul ind til Forpeaken og Kabelrummet, besluttedes det at søge ind til Glasgow for Reparation.

b) 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{24}{10}$ 28 i Borgå.

Søforklaring i Borgå d. $\frac{29}{10}$ 28.

Ved Udskejning Kl. 17 vilde Letmatros Karl Luis Sørensen gøre Lossewiren fra Nr. 4 Spillet fast

ved Spillet. For at komme til Spillet gik han paa Lugekarmens Vinkeljern, og da Tampen af Wiren ikke kunde naa til Spillet, slækkedes der lidt paa den. Herved mistede han Balancen, og for ikke at styrte paa Hovedet ned i Lasten, sprang han ned, hvorved han brækkede begge Ben. Den tilskadekommande blev straks bragt paa Hospitalet og blev opereret, men d. $25/10$ Kl. 4 afgang han ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

4. 2^m Kt. **Acorn** af Klaksvig, 73 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Explosionsulykke d. $20/3$ 28 i Atlanterhavet; 7 Omkomne.

Søforklaring i Reykjavik d. $28/3$ 28. Søforklaring og Søforhør i Klaksvig d. $19/5$ 28.

Kl. 4³⁰, medens A. under en ØSØ.lig Storm laa Bak i Medallandsbugten, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Skibet led en Del ovenbords Skade og fik Slagside, idet Saltet i Lasten forskød sig. I Lukafet faldt blandt andet Petroleumslampen samt 2 Beholdere, der laa paa en Hylde og hver indeholdende 10 kg Carbid, ned, og umiddelbart efter stod Lukafet i lys Lue. Det forsøgtes først at slukke med Vand; men da det ikke hjalp, pressedes et vaadt Sejl ned i Lukafet og ved Hjælp af dette, blev Ilden kvalt. Af 9 Mand, der opholdt sig i Lukafet, blev 1 Mand fundet død i sin Køje, medens de 8 andre var stærkt forbrændte, og 5 af dem afgang ved Døden i Løbet af det følgende Døgn. I Lukafet var Klæder og lignende brændt, og Dækket havde begivet sig en Del. Kl. 7 sattes Kursen V. over. Kl. 23 passeredes et Par Damptrawlere; Nødsignaler blev afgivet, men ikke bemærkede. D. $21/3$ Kl. 11 passeredes Vestmanøerne under en stiv SSV.-lig Kuling, hvorfor Kursen bibeholdtes. Kl. 23 passeredes Reykjanæs. Da A. kom forbi Skagen, maatte Fartøjet underdrejes paa Grund af Storm og Sneykning. D. $22/3$ Kl. 5 fortsattes Rejsen, og Kl. 17 opankredes A. paa Reykjavik Red, hvor de omkomne og de tilskadekommande blev bragt i Land, D. $26/3$ afgang endnu en Mand ved Døden som Følge af sine Brandsaar.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Dione Debes, Hans Jacob Jacobsen, Hans Jacob Joensen, Hans Jacob Biskopstøe, Hans Dorius Mørkkøre og Kok Daniel Pauli Olsen. Endvidere er omkommet en Fisker, hvis Navn ikke er oplyst i Sagen.

Anm. 2 Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

5. Ff. **Adrijanus** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

1 Mand forsvundet d. $21/8$ i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Grimsby dat. $23/8$ 28. Søforhør i Frederikshavn d. $21/11$ 28.

Kl. ca. 13³⁰, da A. i fint Vejr var ca. 50 Sm. ØNØ. $1/2$ Ø. af Spurn, savnedes Fisker Harlyd Christiansen af Frederikshavn. Skibet blev straks lagt paa modsat Kurs og efter ca. 10 Minutters Forløb mødtes et andet Fiskerfartøj, der blev anmodet om at deltage i Eftersøgningen. Efter ca. $1/2$ Times Forløb blev denne opgivet, og Rejsen fortsattes. Den forulykkede var sidst set noget før Kl. 13³⁰ gaaende agterover med en Slagpøs. Ved Eftersyn savnedes Pøsen, og endvidere var et Stykke af Loglinen mistet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at forulykkede har faaet Overbalance og faldet over Bord, da han vilde hale en Pøs Vand op.

6. S/S **Agnete** af Kjøbenhavn, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Dakar til Kaolack i Ballast.

Grundstødt d. $15/2$ 28 paa Sabourn Floden.

Søforklaring i Gibraltar d. $8/3$ og $9/3$ 28. Søforklaring i Helsingør d. $11/6$ 28.

Kl. 8, da A., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 1 Sm. fra Kaolack, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $16/2$ Kl. 9⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Det viste sig senere, at 2 Koblingsbolte paa Krumtapskelen var brækkede som Følge af Maskinens Medvirken ved Flotbringningen.

Anm. Der foreligger ikke nærmere Oplysninger om Aarsagen til Grundstødningen.

b) Paa Rejse fra Liverpool til Helsingør i Ballast.

Tørnet Kajen d. $31/5$ 28 i Liverpools Havn.

Søforklaring i Helsingør d. $11/6$ 28.

Kl. ca. 21 manøvreredes A. med Assistance af Lods ind i Tidevandsbassinet til Bramley Moore Sluse. Under Manøvrering med at fortøje Skibet, blev dette af Vinden, der blæste friskt fra SØ., ført mod et skarpt Stenhjørne ved Dokslusen, hvorved en Plade paa Stb.s Side ved Agterkant af Bakken blev trykket ind, og Vinkeljern og Agterskod paa Hjørnet af Bakken samt en Skanseklædningsplade og tre Støtter i Brønden bøjedes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

7. M/Gl. **Agtha** af Kjøbenhavn, 90 Reg. T. Br. Bygget af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Oscarshavn til Kjøbenhavn med Træ.

Strandet og forlist d. $28/3$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Oscarshavn d. $31/3$ 28. Svensk Strandingsindberetning dat. $31/3$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/4$ 28.

Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $31/5$ 28.

Kl. 13³⁰ afgang A. fra Oscarshavn. Vejret var taaget, af og til noget opklarende, Vinden NØ.-lig. Kl. ca. 16 passeredes Jungfrun. Kl. ca. 16³⁰ stagvendtes, hvorefter A., der hidtil havde ligget Ø. an, nu laa N.t.V. paa Kompasset. Kl. ca. 18³⁰ stagvendtes atter. Kl. ca. 21 var A. ca. 1 Sm. til Luvart af Tokenäs Udde Fyr, og der blev atter foretaget en Stagvending. Kl. ca. 22 standsede Motoren, der hidtil havde været i Gang. Det lykkedes at faa den i Gang igen, og Kl. ca. 23 foretoges en Stagvending. Umiddelbart efter stoppede Motoren atter, og ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at det første Hovedleje var mede, saaledes at Motoren ikke kunde bruges indtil videre. Vinden friskede og Søen tiltog noget. Kl. ca. 24 hørtes Taagesignal fra Ølands Norra Udde Fyr ret forude. En Stagvending forsøgtes, men mislykkedes, Mesan og Storsejlet firedes ned og det forsøgtes at halse rundt. Under denne Manøvre tog Skibet Grunden

og blev staaende ca. $\frac{1}{2}$ Sm. V. for Fyret. Skibet huggede haardt i Grunden, hvorfor Besætningen gik i Skibets Baad og naaede i Land. D. $\frac{29}{3}$ Kl. ca. 9 blev A., der var fuld af Vand, bragt flot og indslæbt til Oscarshavn, hvor Skibet blev kondemneret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet ikke kunde bringes til at stagvende, da Ølands Norra Udde Fyrs Taagesignal hørtes ved Midnat.

8. M/Sk. **Aksa** af Aarhus, 54 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{4}{6}$ 28 ved Jyllands Ø. Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{6}$ 28. Søforklaring i Odense d. $\frac{8}{6}$ 28. Søforhør i Odense d. $\frac{8}{6}$ og $\frac{14}{6}$ 28.

Kl. 22³⁰ befandt A. sig i Tunø Fyrs klare Vinkel. Der styredes SØ.t.S. Vejret var klart, og det blæste en frisk NV.-lig Brise. Føreren overlod nu Vagten til Matrosen, hvem han gav Ordre til at varsko, hvis noget særligt skulde indtræffe. Kl. 23³⁰ tog Skibet Grunden paa Tunø Røn og blev staaende. D. $\frac{5}{6}$ Kl. 8³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, og da det ingen Skade havde taget, fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Matrosen forvekslede Vestborg Fyr med Fyr-Baaken paa Tunø Røn.

9. 2^m M/Kt. **Aldan** af Thorshavn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Thors-havn til Vestmanhavn.

Strandet og forlist d. $\frac{6}{5}$ 28 ved Færøerne.

Søforhør i Thorshavn d. $\frac{12}{5}$ 28. Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. $\frac{10}{12}$ 28.

Kl. ca. 2³⁰ passeredes Lambatange. Herfra blev, da Strømmen var modgaaende, styret mod Land, indtil A. var ca. 20 Fv. fra Kysten; Dalsnippen havdes da ca. 5 Str. om Bb. Roret lagdes nu Stb., men da Rorledningens ene Lederulle samtidig gik løs fra Dækket, kom Rorledningen uklar. Motoren kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede A. Grunden med Stb.s Bov. Fartøjet, der straks kom flot, fik ved Grundstødningen flere Planker slaaet ind, hvorved der fremkom en stor Lækage. Maskin-pumpen og Haandlæsepumpen blev straks sat i Gang, og det forsøgtes at sejle mod Land, men kort efter stoppede Motoren paa Grund af det indstrømmende Vand. Skønt Haandpumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og efter ca. 1 Times Forløb stod Vandet ind over Dækket, hvorfor Besætningen — 2 Mand — gik i Fartøjets Baad. Ca. 5 Minutter efter sank A. et Par Kabellængder fra Land. Besætningen roede ind til Nordredal.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

10. S/S **Alf** af Kjøbenhavn, 2175 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{25}{6}$ 28 i Gdynia.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{27}{6}$ 28.

Kl. 2 medens A. lastede Kul i Gdynia, faldt Formanden for Kularbejderne ned i 2-Lasten og dræbtes.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at et Luggedæksel vippede ud af sit Leje og faldt ned i Lastrummet.

11. S/S **Alfred Hage** af Kjøbenhavn, 1773 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Dieppe til Frederikshavn i Ballast.

Kollideret d. $\frac{14}{7}$ 28 i den engelske Kanal.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{19}{7}$ 28.

Kl. 3²⁰ var A.H. ca. 7 Sm. VNV. fra Calais, da Skibet, der styrede NØ., kom ind i en Taagebanke. Der blev slaaet Halv Kraft til Maskinen og givet Taagesignaler. Ca. 5 Minutter senere hørtes Taagesignal fra en Damper tilsyneladende ret for. Maskinen stoppedes straks, og da det paa det andet Skibs næste Taagesignal lød som om det nærmede sig hurtigt, kastedes A. H.s Maskine Fuld Kraft Bak. Et Minut senere kom den anden Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte ca. 3 Str. om Bb. med Kurs mod A.H.s Bov. A.H.s Maskine bakkede stadig for fuld Kraft, og som Følge heraf drejede Skibet Stb. over. Den Fremmede Damper gav tilsyneladende Stb.s Ror og gik stærkt fremover for at gaa foran am A. H. Under denne Manøvre tørnede Dampers Stb.s Agterskib med sit opstaaende (tilsyneladende en ud-svinget Baad) mod A.H.s Bov, der ved Kollisionen fik en lettere Beskadigelse. Det forsøgtes at komme i Radioforbindelse med den fremmede Damper, der tilsyneladende var en Passagerbaad, men uden Held.

Anm. Søforklaring fra den fremmede Damper foreligger ikke.

12. S/S **Algarve** af Kjøbenhavn, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) 1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{9}$ 28 i Genua.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{10}$ 28.

Kl. ca. 17 brækkede den agterste Ende paa en Stilling, hvorved 2 Mand, der opholdt sig paa Stillingen og var i Færd med at male udenbords, faldt i Vandet. Skibets 2. Styrmand, der hørte Raab om Hjælp, kom straks til Stede. Da han saa den ene overbordfaldne ligge i Vandet, sprang han straks over Bord og fik ham bjærget hen til Stillingen. Den anden overbordfaldne — Matros Erik Chr. Eriksen af Vindblæs — var straks gaaet til Bunds. Der blev søgt efter ham med Dræg, og Kl. 18¹⁰ sendtes en Dykker ned for at afsøge Bunden, men al Eftersøgning viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. $\frac{26}{10}$ 28 i Casablanca.

Søforklaring i Casablanca d. $\frac{29}{10}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{12}$ 28.

Kl. 23. da A. laa opankret paa anvist Plads i Havnen, drev S/S »Min« af St. Ives, der laa opankret i Nærheden, ned paa A. og tørnede mod dette Skibs Stb.s Side og Stævn.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

13. M/Gl. **Aline** af Marstal, 59 Reg. Ts. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aggersund til Lübeck med 100 Tons Kridt.

Kollideret d. $\frac{3}{10}$ 28 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{10}{10}$ 28.

Kl. 2 lettede »Aline«, der havde ligget opankret lidt V. for Hals. Det styredes O. efter indtil »Aline« kom ind i Hals Fyrs klare Vinkel, hvorefter Skibet holdtes i denne. Da den hvide Tokost ved Vejrdybet kom i Sigte, holdtes ind i Hals Fyrs røde Vinkel, hvorefter Skibet blev holdt i Løbets Bb.s Side, ca. 1 Skibslængde fra Prikkerne. En modgaaende Dampers Topplanterne og grønne Sidelanterne kom nu i Sigte om Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, drejedes »Aline« yderligere Stb. over, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Ally« af Aalborg, mod »Aline«s Bb.s Side og skar sig ind til Storlugen. Ca. 1 Minut efter tog »Aline«, der hurtigt fyldtes med Vand, Grunden paa Løbets S.Side. Besætningen blev reddet om Bord i »Ally«.

Ifølge den af »Ally«s Besætning afgivne Forklaring passerede dette Skib Kl. 2 Hals-Barre Fyr; paa dette Tidspunkt kom »Aline«s Topplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte ved Drejet ind mod Hals Fyr. Da »Ally« skulde drejes ind i Hals Fyrs klare Vinkel viste »Aline« stadig grønt, hvorfor Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Stb. samtidig med, at der blev givet 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter drejede »Aline« Stb.s over tværs for Boven af »Ally« og Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at »Ally« i Modstrid med Reglerne i Art. 25 i de internationale Søvejsregler er holdt i Farvandet Bb.s Side.

14. S/S **Ally** af Aalborg, 127 Reg. T. Br. Bygget 1890/1909 af Jern og Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{3}{10}$ 28 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{10}{10}$ 28.

Se Nr. 13.

15. M/Ff. **Alpha** af Læsø, 19 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Vesterø Havn med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{4}{2}$ 28 ved Læsø.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{23}{2}$ 28. Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{4}$ 28.

Kl. ca. 17 passeredes Syv Odde ved Østerby. Vejret var taaget, og det blæste en frisk S.-lig Kuling. Loddet holdtes gaende, og der styredes N.t.V., indtil der loddedes $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Kursen ændredes da til VNV. 1 ca. 2 Timer loddedes stadig $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand, hvorefter Dybden gradvis aftog til 4 Fv. Det antoges da, at A. var ved Rasmus Rodes Rev ved Nordre Rønner, og Kursen ændredes til NØ. Da der atter loddedes $6\frac{1}{2}$ Fv. Vand, ændredes Kursen til VNV., hvilken Kurs bibeholdtes til der loddedes ca. $7\frac{1}{2}$ Fv. Vand, hvorefter der styredes V. i ca. $\frac{1}{2}$ Time. Kursen ændredes nu til SV. Efter ca. 1 Kvarters Forløb formodedes A. at være klar af Nordre Rønner, hvorfor Kursen ændredes til S.t.Ø. Kort efter loddedes 5, saa 4 Fv. Vand. Farten mindskedes, og da der umiddelbart efter loddedes $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa N.-Siden af Nordre Rønner. Efter forgæves at have forsøgt paa at komme flot ved egen Hjælp, blussedes efter Assistance ligesom der, da Taagen Kl. ca. 21³⁰ lettede, opsendtes Raketter. I Løbet at Natten friskede Vinden til stormende Kuling med Regn, og Skibet huggede haardt i Grunden. D. $\frac{5}{2}$ om Morgenen observeredes A. fra Fyret, og i Løbet af Dagen blev Fartøjet, der var blevet læk i Maskinrummet, bragt flot ved fremmed Hjælp og indslæbt til Vesterø Havn.

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

16. M/Gl. **Amager** af Dragør, 78 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Borgå til København med 42 Stdr. Træ.

Sprunget læk og kærtret d. $\frac{27}{6}$ 28 i Østersøen.

Svensk Strandingsrapport dat. $\frac{29}{6}$ 28. Søforklaring i Simrishamn d. $\frac{2}{7}$ 28. Søforhør i København d. $\frac{29}{11}$ 28

Kl. 8 pejledes Hammeren i S.t.V., giss. Afst. 12 Sm. Vinden var V.-lig, haard Kuling. Kl. 10 tog Skibet nogle svære Overhalinger, hvorved Dækslasten og Jollen forskød sig ad Læ til, saaledes at Skibet fik Stb.s Slagside. Klyveren blev gjort fast og Frivagten purret ud. Kl. 10³⁰ observeredes Vand i Motorrummet. Motoren stoppedes og alle Mand sattes til Pumperne. Da Vandet stadig steg i Skibet halsedes rundt; Stagsejl og Stagfok gjordes fast, og der blev taget 2 Reb i Storsejlet. Der fortsattes med Pumpningen, men Skibet fik i den svære tiltagende Sø Bb.s Slagside og faldt tværs i Søen. Der blev nu stukket en 5" Græstrosse paa Store-Gaffeltopsejl, der kastedes over Bord til Luvart som Drivanker med ca. 10 Fv. Trosse ude. Da Vandet stadig steg i Skibet, kastedes en Del af Dækslasten, der bestod af ca. 19 Stdr. Træ, over Bord fra Bb.s Side. Skibet blev imidlertid liggende tværs i Søen, og Vandet steg stadig. Kl. 12³⁰ kom et Fiskefartøj langs Siden og tilbød at tage Besætningen om Bord. Til Trods for at A. nu paa det nærmeste var fuld af Vand, blev Tilbudet dog afslaaet, men i Stedet anmodede man Fiskefartøjet om at bugsere A. Medens man var ved at gøre Bugsertrasset, klar og stikke en Kasteline fra Fiskefartøjet paa denne, faldt A. pludselig helt over paa Siden, hvorved Stortoppen fiskede Fiskefartøjets Rig. Samtidig gik en Del af Dækslasten over Bord, og Resten pressedes saa haardt mod læ Rig, at Masterne brækkede. Jollen blev nu sat paa Vandet, hvorefter hele Besætningen gik i denne og blev taget om Bord i Fiskefartøjet. Ca. 5 Minutter senere begyndte A. imidlertid at rette sig, hvorfor det besluttedes at forsøge at bugsere Skibet i Havn. Der var efterhaanden kommet flere Fiskefartøjer til. Tre Mand af A.s Besætning gik i Jollen og fik to af Fiskefartøjernes Trosser gjort fast i A., hvorefter Bugseringen paabegyndtes. Kort efter sprængtes

Trosserne, men der opnaaedes atter Forbindelse ved Hjælp af Jollen. Trosserne sprængtes flere Gange, men blev atter ført over ved Hjælp af Jollen, der dog til sidst gik tabt. Under Bugseringen i den høje Sø bortslylledes Kabysen, Maskin- og Kahytstrapperne samt Storlugen, og Skibet fik Skanseklædningerne i begge Sider beskadiget. Ligeledes mistedes eller beskadigedes alt løst paa Dækket. D. ²⁸/₆ Kl. 4 indkom A. til Simrishamn. Skibet blev her tætnet og d. ⁵/₇ slæbt til Kjøbenhavn.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af Dækslastens Tryk mod Lønningsstøtterne.

17. Ff. **Anna** af Bisserup, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Bisserup. Tom.

Strandet d. ¹⁶/₁₁ 28 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₁ 28. Søforhør i Korsør d. ¹⁹/₁₂ 28.

Kl. 21 under en S.-lig Storm med Regntykning, tog A. Grunden ved Vesternæs og blev kastet op paa Land. Fartøjet blev senere bragt flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være, at Føreren forvekslede Spodsbjerg og Albuens Fyr.

18. S/S **Anna** af Esbjerg, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Sundswall til Algier.

Kollideret d. ²⁷/₅ 28 i Nordsøen.

Søforklaring i Algier d. ⁷/₆ og ⁹/₆ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹³/₁₁ 28.

Kl. 21⁵⁵ passeredes Norderney F. S. i 1 Sm.s Afst. om Bb. Fra denne Plads styredes V.¹/₄ S. Vejret var klart og stille. Kl. 22⁵⁰ blev det pludseligt tæt Taage; der blev slaaet Klar paa Maskintelegrafens og forskriftsmæssige Taagesignaler blev afgivet. Kl. 22⁵⁵ hørtes en Dampers Taagesignal ca. 1 Str. om Bb., Maskinen beordredes Langsomt, og der blev givet lidt Bb.s Ror. Kl. 22⁵⁷ var Skibet ved at miste Styrevenen, hvorfor der blev slaaet Halv Kraft til Maskinen. Kl. 23⁰⁰ stoppedes Maskinen. Skibet laa da NV.t.V. an, og det modgaaende Skibs Taagesignal hørtes ca. 4 Str. om Bb. Kl. 23⁰⁵ beordredes Maskinen Halv Kraft Frem, indtil den atter Kl. 23⁰⁶ stoppedes. Kl. 23⁰⁷ hørtes fra det andet Skib, der senere viste sig at være fransk S/S »Baoule«, 2 korte Toner. A.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner. Fra B. blev dette Signal besvaret med 2 korte Toner, hvorfor A. gentog sit Signal. Umiddelbart efter kom B.s Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte. En Kollision syntes uundgaaelig, og straks efter — Kl. 23⁰⁹ — tørnede B. med Stb.s Side imod A.s Stævn. A.s Maskine stoppedes, og Baadene blev gjort klar. Da det viste sig at A.s Laster samt Forpeak var tætte, samt at B. ingen Assistance behøvede, fortsattes Rejsen.

Anm. 1. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

Anm. 2. Ved Aarhus Kriminalrets Dom af ²³/₇ 29 blev A's Fører frifundet for den mod ham af det offentlige rejste Tiltale for Overtrædelse af de internationale Søvejsreglers Art. 16 og 28.

19. M/Gl. **Anna** af Mariager, 85 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin med Jern.

Sprunget læk og sunket d. ¹/₁₁ 28 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ³/₁₁ 28. Svensk Indberetning dat. ⁹/₁₁ 28. Forlisanmeldelse dat. Odense d. ¹⁹/₁ 29.

Kl. 13¹⁵ passeredes tæt om Falsterbørev F.S.; herfra styredes misv. SØ.t.S. Vinden var frisk ØNØ.-lig, og Skibet gik baade for Sejl og Motor. Kl. ca. 14⁴⁵ opdagedes det, at der var ca. 2 Fod Vand i Skibet. Kursen ændredes straks mod Falsterbørev F.S., medens Pumpen holdtes gaaende. Da A. Kl. ca. 16¹⁵ befandt sig ca. 1,5 Sm. NV. for Fyrskibet, svigtede Motorens ene Cylinder, hvorfor Skruen maatte kobles fra. Der blev nu afgivet Nødsignaler, og Skibet blev kort Tid efter taget paa Slæb af S/S »Erika Treess« af Hamborg, der slæbte A. mod Kjøbenhavn. Efter ca. 1 Times Bugsering brækkede Slæberen; Forbindelse blev dog atter opnaaet, og Bugseringen fortsattes. Kort efter gik Motoren i Staa, og da Slæberen atter brækkede, og Vandet stadig steg i Skibet, skønt Haandpumpen holdtes gaaende, blev det besluttet at forlade A. Besætningen blev oplaget af E.T., og ca. 10 Minutter efter sank A. paa 55° 27' N. Brd. 12° 42' Ø. Lgd.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

20. Sk. **Anna** af Varberg. ca. 50 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Køge med ca. 90 Tons Kalisalt.

Sunket d. ³/₁ 28 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Indberetning dat. ¹¹/₁ 28.

Under Sejlads i Drivis blev A. læk og sank 1 Sm. NV. for Køge Sønakke. Besætningen kom i Land ved egen Hjælp.

21. S/S **Anneberg** af Nykjøbing S., 2549 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ¹³/₁₂ 28 i Finland.

Indberetning fra Gesandtskabet i Helsingfors dat. ²⁷/₁₂ 28.

Kl. 15¹⁵ brækkede Nr. 4 Lugens Lossebom over i Svanehalshen, hvorved Bommen faldt paa Dækket.

Ved Faldet rantes Spilmanden — Matros Albert Edvard Funk — der kom i Klemme mellem Bommen og Rørledningen til Agterspillene. Den tilskadekommende bragtes i Land og en Læge tilkaldtes fra Hangö. Da der konstateredes Kvæstelser paa venstre Ben. Arm og Skulder samt Ribbensbrud, blev den paa-gældende transporteret til Hospitalet i Hangö, hvor han afgik ved Døden Kl. ca. 23.

22. Kuf **Annie** af Weischafen. 120 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Rostock. Tom.

Grundstødt d. ¹⁷/₁₁ 28 ved Falsters S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₁₁ 28.

Under en SV.-lig Storm opankredes A. ved Vesterhave. Kl. 7 gik Skibet i Drift og grundstødte saaledes, at Besætningen kunde gaa i Land. D. ¹⁸/₁₁ Kl. ca. 23 kom A. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

23. Gl. **Argo** af Kolding, 52 Eeg. T. Br. Bygget 1896 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Randers til Bandholm i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁵/₆ 28 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₆ 28.

Under NV.-lig Storm brækkede A.s Ankerkæde, hvorpaa Skibet drev paa Grund ved Stignæs. A. blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

24. S/S **Arkansas** af Kjøbenhavn, 3651 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Sarpsborg til Baltimore med Træmasse og: Stykgods.

Havareret i Januar Februar 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Baltimore d. ¹⁵/₂ 28.

D. ¹⁸/₁ Kl. 15⁴⁵ passeredes Butt of Lewis. D. ²⁰/₁ blæste det en SV.-lig Storm med tilsvarende Sød, og Skibet, der gik for halv Kraft, arbejdede voldsomt i Søen. Kl. 9¹⁵ slog en Braadsø Stb.s Side af Bb.s Jolle løs fra Spejlet og knuste Bordene over den agterste Klampe. I de følgende Dage holdt Stormen sig og varierede mellem V. og S. D. ²¹/₁ paa Aftenvagten sprang Vinden fra S. til V. og satte ind med orkanagtige Byger. Kl. 22 slog Søen en Spulekasse i Stykker. D. ²³/₁ Kl. 1³⁰ tog A. en svær Braadsø over Bakken, hvorved Soken til Luftventilen blev fraspærngt ved Dækket. Som Følge heraf trængte en Del Vand ned i Kabelrummet og Kædekassen. I Løbet af Natten blev Rørskærmene paa For- og Agterdækket revet noget i Stykker, og Slidske samt Skærm ved Bb.s Rorledning blev revet løs. Stormen holdt sig stadig, og d. ²⁴/₁ Kl. 10 bordfyldte en Braadsø hele Skibet. Agterskibet trykkes under Vand, hvorved Poopdækket trykkes ned over Haandstyreapparatet og knuste et Rat og Rorbænkene. Desuden blev Agterlanternen og to Redningskranse skyllet over Bord. D. ²⁵/₁ Kl. 13³⁰ blev Gelænderet paa Forkant af Baad-dækket og Stb.s Trappe til Broen ødelagt af en Braadsø, der desuden foraarsagede en Del mindre ovenbords Havarier. Skibet faldt stadig tværs i Søen, og om Aftenen blev Dampprøret til Ankerspillet slaet løs. D. ²⁶/₁ Kl. 11³⁰ knuste en Braadsø Stb.s Redningsbaad og Jolle samt Gelænderet og Skoddet om Skorstenen.

Stormen aftog nu i Styrke, og ved Eftersyn d. ²⁷/₁ viste det sig, at Skibet yderligere havde lidt følgende større Skader: Forkant af Huset ved i. Styrmands Kammer, samt Skod til Bb.s Vaskerum var kendetligt forsat, Skod til Stb.s Vaskerum trykket saaledes, at Døren ikke kunde lukkes, 2 Glas i Skylight til Folkemessen og 2 Glas i Ventiler til Lukafet knuste, Rammen om Køjet i Telegrafistens Kammer fraspærngt. Surringsboltene til Reserveankrene paa Fordækket trukne og Ventil til Stb.s Gang knust. Endvidere var Wirerullerne paa Fordækket, Solsejlstøtter og -ribber o. l. beskadiget.

Vejret blev nu atter stormende med høj Sød, og d. ³/₂ opdagedes en Revne i Pladen ved Porten i Bb.s Agter-Bunker Tragt; d. ⁴/₂ opdagedes en Lækage i Skibssiden i de to forreste Lukafer om Stb. og Bb., og d. ¹²/₂ fremkom der en stor Lækage i Assistentens Kammer om Stb.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

25. M/S **Asia** af Kjøbenhavn, 7014 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Singapore til Hongkong.

1 Mand forsvundet d. ²⁵/₂ 28 i det kinesiske Hav.

Søforklaring i Shanghai d. ⁸/₃ 28.

Kl. ca. 0⁴⁵, da A. befandt sig paa 2°15' N. Br. 104°59' Ø. Lgd., meddelte 1. Maskinmester, at Maskinassistent Alfred Viktor Andersen Taul af Rønne var forsvundet. Da den paagældende, der sidst var set agterude Kl. ca. 0⁰⁵, formodedes at være faldet over Bord, blev Skibet lagt paa modsat Kurs, og der holdtes skarp Udkig til alle Sider. Da Eftersøgningen viste sig forgæves, blev Rejsen Kl. ca. 7 fortsat.

26. S/S **Askø** af Kjøbenhavn, 1299 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Tørnet Kajen d. ¹⁴/₇ 28 i Dunkerque, 1 Mand dræbt.

Indberetning fra Konsulatet i Dunkerque dat. ¹⁶/₆ 28.

Kl. 7³⁰ forhalede A., der havde Lods om Bord, fra Trystrams Sluser til Mole 2. Da Skibet nærmede sig denne Kaj, blev Agterenden af Vinden, der var SV., stormende Kuling, ført ud fra Kajen saaledes, at A. kom til at støvne mod denne. Efter Lodsens Ordre kastedes Stb.s Anker, der i Faldet ramte Agterenden af Baadmændenes Jolle. Baadmændene faldt i Vandet, hvor den ene klamrede sig til en fra Boven hængende Trosse. Umiddelbart efter tørnede Stævnen mod Kajen, hvorved den paagældende Baadmand blev knust.

Anm. **Aanagen** til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

27. M/S **Australien** af Kjøbenhavn, 6652 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Aden til Honkong med Stykgods.

Maskinen havareret d. ¹⁶/₂ 28 i det kinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. ⁶/₃ 28.

Kl. 6¹³ stoppede Stb.s Motor. Ved Undersøgelse viste det sig, at Krumtapakselen var brækket foran for Akslernes Sammenkobling. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at Roret var beskadiget, hvorfor det formodes, at Stb.s Skruer har tørnet noget Vragods.

28. S/S Belgien af Kjøbenhavn, 1979 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $18/3$ 28 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/3$ 28.

Kl. 4^{40} passeredes tæt om Drogdens F.S. Der styredes med sikker Kending af Nordre Røse Fyr ind i den faste Vinkel og 2 Blinks Vinklen. Da Knollens Lysbøje var tværs, blev Roret lagt Bb. Nordre Røse Lysbøje kunde ikke ses; men da den formodedes at være i misv. N. $1/8$ V., bakkedes for Fuld Kraft i ca. 2 Minutter, hvorefter Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem for at svinge B. længere ud i Farvandet, idet en medgaaende Damper, der hidtil havde været om Stb., nu var passeret; umiddelbart efter — Kl. 5^{15} — tog B. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig 675 m misv. N. 9° V. af Nordre Røse Fyr. D. $19/3$ Kl. 10^{50} kom B. flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper og efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Nordre Røse Lysbøje ikke brændte, samt at der i B., paa Grund af den medgaaende Damper, ikke kunde gives haardt Bb.s Ror, da Skibet var tværs af Knollens Lysbøje.

29. Ff. Bethania af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Grundstødt d. $28/2$ 28 i Nordsøen.

Strandingsforretning i Ø. Oksby d. $29/2$ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $8/3$ 28. Strandingsindberetning dat. $5/4$ 28.

D. $27/2$ Kl. ca. 18 afgik B., der havde Maskinskade og gik for Storsejl og Fok, fra en Fiskeplads ca. 24 Sm. SSV. af Graadyb Lysbøje. Vejret var diset, og det blæste en svag SØ.-lig Brise. Skibets Fart var ca. 2 Knob. Kl. ca. 24 passeredes Graadyb F.S., og Bedstemanden, der havde Vagt, varskoede Føreren, der gav Ordre til at styre NØ.t.Ø. i en Time, hvorefter der skulde ankres. Bedstemanden overlod nu Vagten til en Fisker, der fik Ordre til at styre NØ.t.Ø. i en Time, indtil Graadyb Lysbøje kom i Sigte, B. skulde saa opankres og Bedstemanden purres. D. $28/2$ Kl. ca. 2 kom et klart Lys i Sigte forude om Bb., og da den vagthavende antog dette for Graadyb Lysbøje, purrede han Bedstemanden og gik atter op paa Dækket. Bedstemanden kom imidlertid ikke op, og da Lyset var forsvundet, medens den vagthavende var under Dækket, blev det antaget for at være Agterlanternen af en medgaaende Kutter, hvorfor Kursen bibeholdtes, indtil B. Kl. ca. 3^{30} tog Grunden og blev staaende, som det senere viste sig udfor Svenske Knolde ved Skallingen. Besætningen gik i Land paa Skallingen og tilkaldte Assistance. Kl. ca. 13^{30} ankom en Bjærgningsdamper. Under Arbejdet med at bringe B. flot, blev Fartøjet læk, og da Vinden friskede, gik Besætningen om Bord i Bjærgningsdamperen og indbragtes til Esbjerg. D. $3/3$ Kl. ca. 12 blev Fartøjet bragt flot og indslæbt til Esbjerg.

Anm. 1. Søretten udtaler, at saafremt Vinden har været SØ. og Strømmen sydgaaende, skulde disse Forhold ved den Sejlføring, som Kutteren havde, saa nogenlunde kunne hæve hinanden, saaledes at Bedstemandens Ordre ved Graadyb F.S. om at holde Kurs NØ.t.Ø. var rigtig, og Gasbøjen »Graadyb Sydvest« vilde have kunnet være i Sigte efter en Times Sejlads. Det maa anses for usandsynligt, at den vagthavende har haft »Graadyb Sydvest« i Sigte, da han Kl. ca. 2 vil have vækket Bedstemanden, idet Kutteren ikke kunde være naaet fra »Graadyb Sydvest« ind til Revlen ved Svenske Knolde paa $1\frac{1}{2}$ Time, det vilde have taget mellem 2 og 3 Timer at naa derind.

Anm. 2. Ved en under $10/7$ 28 i Esbjerg afsagt Dom blev den vagthavende Fisker i Henhold til Sømandsloven § 84 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen, idet han ikke paa forsvarelig Maade havde efterkommet Ordren om at purre Bedstemanden. Den sidstnævnte, mod hvem der i Henhold til den nævnte Paragraf var rejst Tiltale for ved Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Grundstødning, blev frikendt. Dommen over den vagthavende Fisker blev indanket for Landsretten, der under $31/10$ 28 stadfæstede Dommen.

30. Ff. Bethania af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $11/8$ 28 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/8$ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $15/8$ 28.

D. $10/8$ Kl. ca. 19^{30} befandt B. sig paa gisset Plads ca. 30 Sm. V. $1/2$ N. af Vyl F.S. Herfra sattes Kursen Ø. $1/2$ S. mod dette Fyrskib. Vejret var fint. Kl. ca. 22^{30} saa Føreren, der havde Vagt, et Fyr forude, og da han formodede, at dette var Vyl F.S., lagde han ikke Mærke til Fyrets Karakter. D. $11/8$ Kl. ca. 0.30 overtog Bedstemanden Vagten, og Føreren gav ham Ordre til at styre Ø. Ca. 5 Minutter efter blev Føreren klar over, at det ikke var Vyl F.S. men Blåvands-Huk Fyr, der var i Sigte, men inden Fartøjets Kurs blev ændret, tog det Grunden på Ulven og blev stående. Der Blussedes efter hjælp, og Kl. ca. 4 blev Besætningen redet af Redningsbåden fra Blåvands-Huk. D. $12/8$ blev fartøjet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Grundstødningen skyldes, at Føreren ikke undersøgte Fyrets Karakter og derfor forvekslede Blåvands-Huk Fyr med Vyl F.S.

31. S/S Birgit af Esbjerg, 1971 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Ayr til Færøerne med Salt.

Mistet Ankret d. $15/1$ 28 ved Londonderry.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/1$ 28.

Under Arbejdet med at hive B.s Anker hjem, blev Ankerspillet Kl. 20^{45} fuldstændig ødelagt, saa det var umuligt at fortsætte Indhivningen. Ankerkæden blev kappet, hvorved Ankret og 120 Fv. Kæde mistedes.

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

a) Paa Rejse fra Mo til Cadiz med Træ.

Brand om Bord d. $\frac{25}{8}$ 28 i Portland.Søforklaring i Cadiz d. $\frac{3}{9}$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{13}{3}$ 29.

Kl. 14⁴⁵ medens B. var i Færd med at indtage Bunkers, bemærkedes Røg og Brandlugt fra Ventilen til Fore Mellemdæk. Skibets Brandslange blev straks sat i Funktion, Skoddet ind til Mellemdækket brækket ned og Assistance tilkaldt fra Land. Kl. 15⁰⁰ kom Bugserbaaden »Portwey« langs Siden og lagde 3 Brandslanger om Bord. Kl. ca. 16 var Ilden slukket. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at Ilden var opstaaet i Stb.s Side af Mellemdækket, lige indenfor Bunkerskoddet. Skibet fik nogle mindre Skader ved Branden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

b) Paa Rejse fra Kubikkenborg til Oran med Træ.

Havareret i November 1928 i Nordsøen og Atlanterhavet, kastet Dækslast over Bord.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{13}{3}$ 29.

D. $\frac{15}{11}$ Kl. 1³⁰ rundedes Terchellingbank F. S. D. $\frac{16}{11}$ blæste det en orkanagtig Storm fra SV. Rørene til Maskinens Lastpumpe revnede, saaledes at det blev umuligt at lænse fra Rendestenene, hvorved Skibet fik stærk Slagside. Ca. 7 Stdr. af Dækslasten kastedes over Bord, og Kursen blev sat mod Margate Roads, hvortil B. ankom d. $\frac{17}{11}$ Kl. 22. D. $\frac{21}{11}$ Kl. 19, da B. under en SV.-lig Storm var 12 Sm. misv. NV. $\frac{1}{2}$ V. af Ushant Fyr, kom en svær Braadsø over Forskibet, hvorved Dækslastsurringerne brækkede og alle Støtterne i Stb.s Side blev bortrevet. Der kastedes ca. 40 Stdr. af Dækslasten over Bord fra Forskibet og ca. 15 Stdr. fra Agterskibet. Endvidere brækkede Rorledningen, hvorfor Haandstyreapparatet kobledes ind; Rigningen blev sprængt, Pladerne paa Forkant af Kahytten trykket ind, Styrbords Skanseklædning trykket ud og Spuleledningen sprængtes.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

33. S/S Bolivia af Kjøbenhavn, 5497 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Trinidad til Guadeloupe med Stykgods.Kollideret d. $\frac{17}{2}$ 28 i Carlisle Bay.Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{22}{2}$ 28.

Medens B. laa opankret paa anvist Plads i Carlisle Bay, tørnede Skibet ved Strømskifte Kl. 0⁴⁵ imod Damp-Yacht »Sagitta«, der ligeledes laa opankret. B. led ingen Skade ved Kollisionen.

34. S/S Bothal af Kjøbenhavn, 2109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Kjøbenhavn.Kollideret d. $\frac{17}{9}$ 28 i Sundet.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{27}{9}$ 28.

Kl. ca. 3, da B., der gik med langsom Fart, befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S. for Drogdens F.S., kom en Sejlers røde Sidelanterne pludselig i Sigte ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da det andet Skib havdes om Bb., kom dets grønne Sidelanterne pludselig i Sigte, men ca. $\frac{1}{4}$ Minut efter vistes atter rødt Lys. Umiddelbart efter tørnede B.s Laaring mod det andet Skib, antagelig mod dets Storbom, hvorved et Par Koøjer blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib, hvis Navn ikke er oplyst, foreligger ikke.

35. S/S Bottenhavet af Kjøbenhavn, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.Kollideret d. $\frac{19}{9}$ 28 i Kieler Fjorden.Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $\frac{26}{9}$ 28.

Kl. 5 kolliderede B. med M/Gl. »Elise« af Aarhus. Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at E. Kl. 4³⁰ passerede Fyrskibet i Kieler Fjorden. Vejret var sigtbart. Kl. 4⁴⁵ kom Skibet ind i en Taagebanke, Skibets Fart blev reduceret og Taagesignaler afgivet. Kl. 5 kom pludselig Agterenden af en Damper, der senere viste sig at være B., i Sigte og E. tørnede mod denne med Bb.s Side ved Mesanrigningen, hvorved Rigningen, Ruffet og Skanseklædningen blev beskadiget. Da Skibene kom klar af hinanden, opankredes E., indtil Taagen Kl. 11 lettede, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

36. S/S Brasilien af Kjøbenhavn, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Buenos Aires til Bordeaux.

Rørt Grunden d. $\frac{16}{11}$ 28 paa Girondefloden.Søforklaring i Bordeaux d. $\frac{3}{12}$ 28.

Kl. ca. 18⁴⁵, da B., der havde Lods om Bord, befandt sig i Passe du Matelier, huggede Skibet tre Gange i Grunden, dog uden at tage nævneværdig Skade.

b) Sprængt Fortøjninger og grundstødt d. $\frac{29}{11}$ 28 i Bassen.Søforklaring i Bordeaux d. $\frac{3}{12}$ 28.

Kl. 13⁴⁵, medens B. laa fortøjet paa anvist Plads, sprang pludselig alle Agterfortøjningerne. Agterskibet svajede ud i Floden, hvorved Forfortøjningerne sprængtes. Begge Ankre blev straks stukke ud med 45 Fv. Kæde, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved en Kulkaj. Kl. ca. 16³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa det antages, at Skibet har staaet i Grunden og ved Lavvande

37. S/S Bretland af Kjøbenhavn, 2023 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.Grundstødt d. $\frac{22}{5}$ 28 i Rigas Havn.Søforklaring i Riga d. $\frac{24}{5}$ 28.

Medens B. laa og lastede ved anvist Plads, opdagedes det, at Skibet stod paa Grunden. D. $23/5$ Kl. 16³⁰ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen atter var opløst.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Vanddybden det paagældende Sted var mindre end opgivet.

38. Ff. Brise af Hadsund, 15 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Brand om Bord d. $20/7$ 28 i Kattegat.

Søforhør i Aalborg d. $2/8$ og $6/8$ 28.

Kl. ca. 4³⁰, medens B. laa paa Fiskeplads i Egensekrog, eksploderede en Blæselampe i Maskinrummet, der straks antændtes. Alle Forsøg paa at slukke Ilden med Vand var forgæves, og først Kl. ca. 8, da Maskinrummet og Agterskibet tildels var nedbrændt, lykkedes det at blive Herre over Ilden.

Anm. Aarsagen til Eksplosionen var, at Blæselampens Bund var tyndslidt.

39. S/S C. P. A. Koch af Aalborg, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn med Passagerer.

Kollideret d. $26/4$ 28 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/4$ 28.

Kl. 4⁴⁵ hørtes Gilleleje F.S.s Taagesignal ret forude. Kursen ændredes fra SØ. $1/4$ S. til SØ.t.Ø. $1/2$ Ø., hvorefter Fyrskibets Taagesignaler hørtes ude om Stb. Kl. ca. 5⁰⁰ hørtes Taagesignalet pludselig ret forude, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter gled C.P.A.K. langs Siden af Fyrskibet, hvorved dettes udsvingede Baad samt Stb.s Lønning blev beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage muligvis i Forbindelse med Strømsætning.

40. M/S California af Kjøbenhavn, 4611 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Kollideret d. $16/9$ 28 i Buenos Aires.

Søforklaring i Buenos Aires d. $19/9$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/11$ 28.

Kl. 9 gik C., der med Assistance af Lods og Slæbebaad For og Agter var under Forhaling i Havnen, ind i Dokporten mellem Nr. 4 Dok og Darsena Norte. Da C. befandt sig i Dokporten, bemærkedes en Damper liggende i Kurslinien til Dokken og i ca. en Skibslængdes Afstand fra denne, drejende Stb. over. Paa Grund af nogle langs Kajen forøjede Skibe kunde C.s Maskine ikke kastes Bak, hvorfor C. drejedes Stb. over. Da det modgaende Skib var klaret, kastedes C.s Maskiner, der var stoppede, Fuld Kraft Bak samtidig med at begge Slæbebaadene søgte at dreje C. Stb. over. Forinden Farten var taget af C., tørnede Skibet med Stævnen mod den argentinske Panserkrydser »San Martin«, der laa forøjet ved Kajen. C.s Stævn blev trykket ind og drejet Bb. over, en Del Plader blev revet op og 2 revnede, hvorved Skibet fik en større Lækage i Forpeaken.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at C. ikke havde tilstrækkelig Plads til at manøvrere paa Grund af den i Kurslinien til Dokken værende Damper.

41. M/Sk. Carla af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Thyborøn med 90 Tons Sten.

Kollideret og sunket d. $4/9$ 28 i Kattegat, 1 Mand omkommet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/9$ 28. Søforklaring i Aalborg d. $13/9$ 28. Søforhør i Aalborg d. $13/9$, $2/10$ og $4/10$ 28. Strandingsindberetning dat. $5/10$ 28.

Se Nr. 2.

42. S/S Carmen af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra London til Antwerpen.

Kollideret d. $11/4$ 28 paa Themsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/5$ 28.

Kl. 15, da C., der havde Lods om Bord, befandt sig ved en brat Drejning af Floden, mistede Skibet Styreevnen og førtes af Strøm og Vind over i Flodens modsatte Side. Maskinen stoppedes og beordredes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter tørnede C. mod Jernlægte »Windward«, der var modgaende og som fik en Bule i Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

43. M/Gl. Caroline af Egersund, 48 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Lybæk til Køge med 70 Tons Kalksalpeter.

Sprunget læk og forlist d. $23/9$ 28 i Østersøen.

Søforhør i Graasten d. $5/10$ 28. Forlisanmeldelse dat. Graasten d. $17/1$ 29.

Kl. ca. 11³⁰ passeredes Travemünde. Herfra styredes NØ. Det blæste en NØ.-lig Brise, Vejret var sigtbart. Kl. ca. 17 opdagedes, at der strømmede Vand ind i Motorrummet. Skønt Pumperne straks blev sat i Gang, steg Vandet i Skibet stærkt, hvorved Motoren gik i Staa. Sejlene blev sat og Kursen sattes mod Land, men umiddelbart efter syntes Skibet at ville synke, hvorfor Jollen blev sat paa Vandet, og Besætningen — 2 Mand — gik i den. Ca. 10 Minutter efter — Kl. ca. 18 — sank C. ca. 6 Sm. SV.t.S. af

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset er foranlediget ved, at en Bundventil er gaaet løs.

44. 2^m M/Kt. Catherine af Ridevig, 90 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret og forlist d. 17/3 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. 19/3 28. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 26/3 28. Forlisansmeldelse. dat. Kjøbenhavn d. 5/11 28.

Kl. ca. 11²⁰ medens man i C., der befandt sig paa Selvogsbanken ca. 30 Sm. SØ. af Reykjanæs, var beskæftiget med at fiske med Snøre, kom en Trawler i Sigte i ca. 4 Sm.s Afstand om Stb. C. laa og drev for Stb.s Halse med 1 Reb i Storsejlet og 2 i Mesanen, Klyver og Stagfok halede ned og Roret lagt Bb. Det blæste en svag SV.-lig Brise. Trawleren, der senere viste sig at være S/S »Soranus« af Grimsby, styrede lige paa C., og da Skibene var ca. 150 Fv. fra hinanden, begyndte C.s Besætning at raabe for at tiltrække sig Opmærksomheden. C.s Fører, der var beskæftiget i Lasten, blev varskoet og kom straks paa Dækket, men umiddelbart efter ramte S.s Stævn C.s Stb.s Bov, i hvilken den skar sig flere Fod ind. C.s Besætning reddede sig om Bord i S., og i Løbet af ca. 3 Minutter sank C.

S.s Fører har forklaret, af Baadsmanden og en Matros befandt sig paa S.s Bro, da Paasejlingen fandt Sted, samt at Sigbarheden var 2—3 Sm.

Anm. 1. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes mangelfuld Agtpaagivenhed fra S.s Side.

Anm. 2. Ifølge Indberetning fra Gesandtskabet i London har The Navigation Committee of the Mutual Insurance Society frakendt S.s 3. Styrmand Ret til fremtidig at sejle som 3. Styrmand, samt fra-taget Skibets Fører og 2. Styrmand Adgang til for et Tidsrum af 4 Uger at sejle som Befalingsmænd.

45. M/Ff. **Cicilie** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Sønderborg.

Strandet d. 16/2 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. 21/2 28.

Efter at C. under en haard V.-lig Kuling med Regnbyger havde passeret den røde Tokost ud for Kegnæs Fyr, styredes SV. indtil ca. 1^{1/2} Sm. var udløbet. Kursen ændredes da til NV.t.V. 1/2 V. Ca. en halv Time senere kom C. ind i Kegnæs Fyrs faste hvide Vinkel, hvorefter Fyret tabtes af Syne i en Regnbyge. Flensburg F.S. havdes da i VSV. Kursen bibeholdtes for at faa Fyrskibet i S.t.V.; men da Vejret blev mere og mere diset, ændredes Kursen til SV. Inden Fartøjet var lagt paa denne Kurs, tørnede det Grunden meget haardt, og umiddelbart efter trængte Vandet ind i Motorrummet, hvorved Motoren gik i Staa. C. drev mod Land og sank — Kl. ca. 19 — paa 9 Fod Vand Ø. for Sønderby. Storsejlet bjærgedes og Ankeret kastedes, hvorefter der blev afgivet Nødsignaler. Kl. ca. 23 blev Besætningen reddet af en Baad fra S/S »Balder« af Sønderborg. D. 19/2 blev C. bjærgt af en Bjærgningsdamper.

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

46. 3^m Sk. **Clytia** af Marstal, 156 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Cadiz til Porthleven med Salt.

Grundstødt d. 1/12 28 ved Englands S.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. 3/12 28.

Kl. 19³⁰ tog C. Grunden under Indsejlingen til Porthleven. Skibet kom i Løbet af kort Tid flot ved egen Hjælp.

47. Lgt. **D.F.D.S. 9** af Kjøbenhavn, 196 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. 28/11 28 i Kjøbenhavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 29/11 28. Politirapport dat. 5/12 28.

Under Indladning af Mel i Sække firedes Kl. ca. 8 et Sling Mel i Haandspillet. Paa Grund af Slingets Vægt kunde Haandsvingene ikke bringes ud af Indgreb med Spiltromlen, hvorfor disse løb med rundt. Herunder tørnede Stb.s Haandsving mod en Jernskærstok, der var anbragt mellem Lugen og Spillet, hvorved Svinget brækkede paa Midten. Den afbrækkede Halvdel ramte Lægterfører Jørgen Poul Nielsen af Kjøbenhavn i Ansigtet, hvorved flere Tænder blev slaaet ud og en Flænge blev revet ved den venstre Mundvig. Den tilskadekommande blev bragt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. 15/10 28 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 22/10 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. 23/10 28.

Kl. 23³³ da D., der havde Lods om Bord, rundede Blackwall Point, saas forude en Muddermaskine liggende lidt V. for Midten af Sejløbet. Umiddelbart efter kom en klar Lanterne, der blev antaget for at være Agterlanteren fra et medgaaende Skib, i Sigte til højre for Muddermaskinen. I D. blev der givet lidt Stb.s Ror for at gaa mellem Muddermaskinen og det andet Fartøj. Da D. var ca. 1 Skibslængde fra det sidstnævnte Fartøj, opdagedes da, at dette var en Mudderpram, der laa tværs i Farvandet og med Forenden fast til Muddermaskinen. D.s Maskine, der gik Halv Kraft Frem, kastedes nu Fuld Kraft Bak, og roret blev lagt haardt Bb. Ca 1 Minut efter tørnede D.s Stævn imod Prammen, der viste sig at være Pram »Medlock«. Efter Kollisionen vistes fra M. en rød Lanterne. Ved Eftersyn viste det sig, at Stævnen havde taget en Del Skade, samt at der var et hul i Bb.s Bov over Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

49. M/Jgt. **Dagmar** af Gilleleje, 27 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Skagen til Limfjorden.

Grundstødt d. 4/2 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 7/2 28.

Kl. 18 grundstødte D. i let diset Vejr ved Søraa. D. $\frac{6}{2}$ Kl. ca. 6 kom Skibet flot ved egen Hjælp.
Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

50. S/S **Dan** af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Sekondi til Calais med Erts.

Tørnet en Undervandshindring d. $\frac{2}{1}$ 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{31}{1}$ 28.

Kl. 11³⁰ passeredes Growa Point i 4 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. V. $\frac{3}{4}$ N. Kl. 11⁴⁰, da Cap Palmas pejledes i misv. NNV. $\frac{1}{4}$ V., mærkedes 2 svage Stød i Skibet som om dette gled over en Undervandshindring. Efter Søkortet skulde der være 20—22 Fv. Vand paa det paagældende Sted. Det viste sig, at Nr. 1 og 2 Tank om Bb. samt Kedel- og Maskintanken trak noget Vand. Da D. iøvrigt ikke syntes at have taget Skade, fortsattes Rejsen.

51. S/S **Danefelt** af Aalborg, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Kollideret d. $\frac{19}{12}$ 28 i London Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{1}$ 29.

Kl. 17⁰³ fik D., der assisteret af Lods var i Færd med at forhale fra Surrey Dock til Prince Regent Wharf, Ordre til at gaa ud paa Floden. Kl. ca. 17¹⁵ kom en Slæbedampers Toplanterner og Sidelanterner i Sigte ret forude. Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Fra Slæbedamperen blev Signalet besvaret med 1 Stød, men Kl. 17¹⁸ tørnede en af de Pramme, der blev bugseret, imod D.s Bb.s Bov, hvorved D. mistede Styret. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og man lod Stb.s Anker falde, men umiddelbart efter tørnede D.s Stb.s Bov mod Agterskibet af engelsk S/S »Incula«, der laa til Ankers. D. fik ved Kollisionerne nogle Plader i Boven beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Slæbedamperen foreligger ikke.

52. S/S **Dania** af Kjøbenhavn, 3477 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Antwerpen i Ballast.

Hollandsk Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{11}$ 28. Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{12}{22}$ 28. Søforhør i Nørresundby d. $\frac{18}{3}$ 29.

D. $\frac{25}{11}$ Kl. 18³⁰ pejledes Ameland Fyr i misv. S. $\frac{1}{4}$ V. og Terschelling Fyr i misv. SV. $\frac{1}{4}$ V. Det blæste en haard VNV.-lig Kuling, der i Løbet af Aftenen blev SV.-lig indtil Kl. 22, da Vinden pludselig sprang til NNV. med orkanagtig Storm. Skibet mistede Styret, hvorfor Maskinen forceredes til det yderste. Da Pejlinger af Terschelling Fyr viste, at D. ikke kunde klare Landet, blev det besluttet at sejle over Terschelling Rev. D. $\frac{26}{11}$ Kl. 0¹⁰ gik D. over Revet, hvor det stødte 2—3 Gange. Kl. ca. 0²⁰ opankredes Skibet for begge Ankere, hvis Kæder blev stukket ud til Tamp, medens Maskinen holdtes gaaende. Umiddelbart efter Ankringen brækkede Bb.s Ankerkæde, og Kl. 2⁴⁵ sprang Stb.s Ankerkæde. Ved Hjælp af Maskinen manøvreredes D. indenfor Terschelling SV.-Rev, hvor Skibet Kl. 4⁵⁵ blev sat paa Grund. Terschelling Fyr pejledes i misv. NNØ. og Vlieland Fyr i misv. V.t.S. D. $\frac{29}{11}$ Kl. 22⁰⁰ kom Skibet, der stadig var tæt, flot ved Hjælp af Bjærgningsdampere samt en Sandsuger.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

53. St. F. **1121 Dannebrog** af Rødvig.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{27}{9}$ 28 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{26}{11}$ 28.

Kl. ca. 4 Fmd., medens hele Besætningen sov, sank D. Det lykkedes de to ombordværende Personer at bjærge sig om Bord i et langs Siden liggende Fartøj. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til forliset. Ministeriet maa efter det i sagen oplyste antage, at Skibet er sprunget læk som Følge af daarlig Vedligeholdelse.

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

Kollideret d. $\frac{27}{1}$ 28 i Kjøbenhavns Havn. Søforhør i Kjøbenhavn 30/1 28

Kl. 7⁴⁵ fortøjedes D. ved Kristiansgade; under Svajningen for at komme til Kajen, faldt D.s Bov ind mod Færgebaaden »Sampa«, der laa fortøjet ved Kajen. S. sank.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

55. S/S **Dania** af Nyborg, 1099 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Karlshamn til Oskarshamn med Petroleum.

Grundstødt og Brand om Bord d. $\frac{22}{2}$ 28 ved Sveriges Ø.- Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{2}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{3}$ 28.

Kl. 1⁵⁰ passeredes Utklippan i 3 Sm.s Afstand, Log 28,5. Kursen ændredes fra retv. S. 65⁰ Ø. til retv. N. 85⁰ Ø. Kl. 2¹³ rundedes Utklippan i 3 Sm.s Afstand, Kursen ændredes til retv. N. 39⁰ Ø., Log, 32,5. Kl. 4⁰⁰, da Loggen viste 50, ændredes Kursen til retv. N. 23⁰ Ø. Umiddelbart efter kom et rødt Fyr, der viste 2 Blink hvert 8. Sekund, i Sigte forude om Bb., og Kursen ændredes til retv. N. 12⁰ Ø., idet Fyret blev antaget for at være Utgrundens F. S. Kl. 4²⁰ tog D. pludselig Grunden og blev staaende, idet det krængede 25⁰—30⁰ Bb. over. Fyret, der viste sig at være Garpen, pejledes i retv. N. 18⁰ Ø. og Ølands Södra Udde pejledes i retv. S. 87⁰ Ø. Da det viste sig, at Skibet havde faaet flere større Lækager, telegraferedes efter Assistance. Kl. 6, da der skulde tændes under Kedlerne, opdagedes der Brand paa Fyr pladsen, hvorfor Dampslukningsmidlerne blev sat til. Umiddelbart efter opdagedes der Ild i agterste Kofferdam. Lemmene blev lukkede, hvorefter Besætningen gik i Baadene af Frygt for en Eksplosion. Ca. 1 Time senere vendte man tilbage til Skibet, og da Ilden nu var begrænset, paabegyndtes Slukningen

af denne samt Tætningen af de Lækager, der var tilgængelige. Efter Middag forsøgte det at bakke Skibet af Grunden, hvilket ikke lykkedes. Kl. ca. 16 ankom en Bjærgningsdamper, og d. $23\frac{1}{2}$ Kl. 20⁵⁰ kom D. flot efter at ca. 240 Tons af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen eller Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med Forvekslingen af Garpen og Utgrundens F. S., samt at Branden er opstaaet som Følge af, at Benzin er flydt ind i Kedellasten gennem en Lækage i Skoddet til Kofferdam 2.

56. M/S **Dora** af Brake, 125 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lysekil til Bremen med 200 Tons Brosten. Strandet og forlist d. $21\frac{1}{11}$ 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24\frac{1}{11}$ 28. Søforhør i Frederikshavn d. $26\frac{1}{11}$ 28.

Under en frisk SØ.-lig Kuling med Regntykning vilde D. søge Læ i Skagen Havn, og Kl. 18⁴⁵ styredes ret imod det røde Molefyr. Umiddelbart foran Molen drejedes Stb. over. Da Skibet var mellem Molerne, rørte Agterskibet Grunden. Boven drejede straks Stb. over, hvorfor Roret blev lagt Stb., og Maskinen, der havde gaaet Halv Kraft, blev sat Fuld Kraft Frem. Klyverbommen tørnede Molen, hvorved Agterskibet slog ud til Stb. Maskinen kastedes nu Fuld Kraft Bak. Da D. var sakket ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængde, blev Skibet af Storm og Vind presset bag ved Molen, hvor det tog Grunden og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at bringe Skibet flot, forlod Besætningen ca. Kl. 21 dette i Redningsbaaden fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

57. M/Gl. **Dora** af Hamborg, 46 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Kastrup med 75 Tons Gødning.

Sunket d. $31\frac{1}{1}$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat. $14\frac{1}{2}$ 28.

Kl. 11 sank D. midt i Farvandet SØ. for Langø. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Forliset angives at være, at Stb.s Ladeport blev trykket ind, ved at D. tørnede en Isflage.

58. 3^m M/Sk. **Dorisø** af Odense, 281 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Råfsø til Landerneau med Træ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $22\frac{1}{11}$ 28 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Nantes dat. $21\frac{1}{12}$ 28. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $30\frac{1}{1}$ 29.

Kl. 19, da D. under en stormende Kuling befandt sig mellem Therschelling og Smiths Knoll, bjærgedes Skonnertsejlet. Medens Mandskabet var beskæftiget med at gøre det fast, tog Skibet en Overhaling, hvorved Ungmand Carlo Nelander af Holbæk faldt over Bord. Der kastedes straks en Redningskrans ud til ham, og D. halsedes rundt. Efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

59. 4^m M/Sk. **Dronning Margrethe** af Kjøbenhavn, 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Stockholm til Lissabon med Træ.

Brand om Bord d. $17\frac{1}{6}$ 28 i Biscayabugten.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $4\frac{1}{8}$ 28.

Kl. ca. 9³⁰, medens Maskinmesteren var i Færd med at rense den forreste Straalespids, antændte en Gnist fra Motoren, der var i Gang, noget Spildeolie i Bunden af Skibet. I Løbet af ca. et Kvarter var Ilden slukket, uden at der var anrettet større Skade.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Jacobstad til Aalborg med Træ.

Strandet og forlist d. $17\frac{1}{11}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d. $26\frac{1}{11}$ 28. Svensk Strandingsindberetning dat. $26\frac{1}{11}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $9\frac{1}{2}$ 29. Forlisangemeldelse dat. Kjøbenhavn d. $22\frac{1}{2}$ 29.

Kl. 2¹⁵ pejledes et Fyr, der antoges for at være Østre Finngrund F.S. i Kimingen i misv. SV., Kursen ændredes til retv. S. Det blæste en frisk SØ.-lig Kuling, og Skibet førte rebede Bomsejl og havde Motoren i Gang. Kl. 5³⁰, da 7 Sm. var udløbet, kom en mørk Genstand i Sigte forude om Stb. Roret blev straks lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 5 Minutter efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgte uden Resultat at bakke D. M. af Grunden. Efter at have bakket ca. $\frac{1}{2}$ Time stoppede Motoren paa Grund af indtrængende Vand. Da Skibet havde stærk Stb.s Slagside, blev der kastet Dækslast over Bord fra Stb.s Side. Kl. 15³⁰ fik Skibet stærk Bb.s Slagside, og i Løbet af $\frac{1}{2}$ Time var det fyldt med Vand. Kl. 16 gik Besætningen i Baadene, der laa langs Siden og forblev der Natten over. D. $18\frac{1}{11}$ Kl. 8⁰⁰ forlod Besætningen Skibet, og Kl. 10³⁰ kom begge Baade ind ved Nordangården. Da Telefonforbindelsen til Øregrund viste sig at være afbrudt, blev det besluttet at sejle dertil. Kl. 18⁰⁰ ankom Baadene til Øregrund. Skibet blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er Strømsætning i Forbindelse med diset Vejr, hvorved Ørskår Fyr fejlagtig blev antaget for Finngrund F.S.

60. M/Ff. **Ebba** af Esbjerg, 41 Rag. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $15\frac{1}{11}$ 28 ved Jyllands V.-Kyst.

Standingsindberetning dat. $19\frac{1}{11}$ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $6\frac{1}{12}$ 28.

Kl. ca. 20⁴⁵ passeredes den røde Lysbøje i Graadyb. Herfra styredes i Fyrlijen ind mod Esbjerg. Kl. ca. 21 tog Skibet pludselig Grunden ved Skallingen og blev staaende. D. $16\frac{1}{11}$ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og blev indslæbt til Esbjerg.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Sejllobet var blevet tilsandet.

61. M/Kt. **Edward** af Trangisvaag, 45 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Tveraa til Sand og Funding med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{2}{10}$ 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{6}{10}$ 28.

Kl. ca. 20³⁰, da E. var i Nærheden af Akralajte, kom et modgaaende Skibs Sidelanterner og Toplanterne i Sigte forude om Stb. Da Skibene nærmede sig hinanden, forsvandt det andet Skibs grønne Sidelanterne. E.s Ror blev nu lagt haardt Stb. og umiddelbart efter passerede det andet Fartøj, der viste sig at være M/B »Tjaldavik« af Tveraa, E.s Stb.s Side uden at man i E. mærkede, at Fartøjerne kolliderede.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at T. Kl. ca. 20³⁰ befandt sig mellem Urin à Steinium og Akralajte, da Toplanternen samt begge Sidelanterne fra E. kom i Sigte forude. T. drejedes straks Stb. over. Da Fartøjerne nærmede sig hinanden, forsvandt E.s røde Sidelanterne, og en Kollision syntes uundgaaelig. T. drejedes nu Bb. over, men umiddelbart efter ramtes T. af E.s Stb.s Side, hvorved en Del af det opstaaende brækkede.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Aarsagen til Kollisionen er, at E. ikke i Tide drejedes til Stb. saaledes som foreskrevet i de internationale Søvejsreglers Art. 18.

62. Ff. **Elias** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1893/1896 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $\frac{23}{11}$ 28 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{11}$ 28. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{30}{11}$ 28 og $\frac{8}{1}$ 29.

Kl. ca. 20, medens E. under en SSØ.-lig Storm med Regntykning laa opankret ca. 300 Fv. ØNØ. for Kosten paa Skjolden S. for Læsø, mærkedes det, at Fartøjet huggede i Grunden. Ankeret blev hevet hjem, og det forsøgtes ved Hjælp af Motoren at sejle ØSØ. efter. Paa Grund af Vejret kunde E. ikke avancere, men drev ind paa Grunden, hvor den Kl. ca. 22³⁰ sank saa Vandet stod op til Dækket. D. $\frac{24}{11}$ Kl. ca. 22 blev Besætningen reddet af en Fiskekutter og indbragt til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

63. Ff. **Eliesser** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{11}{11}$ 28 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{17}{11}$ 28.

Kl. ca. 3, umiddelbart efter at E. havde passeret Graadyb F.S., tog Fartøjet en Braadsø over fra Bb.s Side. Umiddelbart efter savnedes Føreren, Fiskeskipper Søren Christiansen Hede af Esbjerg, der lige var blevet afløst ved Roret, og som var paa Vej forud. Da det maatte formodes, at han var slaet over Bord af Søen, blev Fartøjet straks lagt paa modsat Kurs, og efter ca. 10 Minutters forgæves Eftersøgning blev det opankret. Da der stadig intet var at se til den forulykkede, fortsattes Rejsen Kl. 7.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

64. M/Gl. **Elise** af Aarhus, 121 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Harburg med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{19}{9}$ 28 i Kieler Fjorden.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $\frac{26}{9}$ 28. Søforhør i Aarhus d. $\frac{25}{10}$ 28.

Se Nr. 35.

65. 3^m Sk. **Ellen** af Marstal, 305 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Santander til Bayonne i Ballast.

Havareret, sat paa Land og forlist d. $\frac{24}{11}$ 28 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforklaring i Bordeaux d. $\frac{28}{11}$ 28. Indberetning dat. $\frac{11}{12}$ 28. Søforhør i Marstal d. $\frac{5}{1}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{4}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{22}{4}$ 29.

Kl. 1³⁰ pejledes Machichaco Fyr i misv. S. $\frac{1}{2}$ Ø., gisset Afstand 15 Sm. Vinden, der var NV.-lig med hårde Byger, friskede til orkanagtig Storm, og Kl. 330 begyndte Skonnert- og Storsejl at skørne, hvorfor disse bjærgedes; samtidig sattes to Reb i Mesanen, hvilket Sejl kort efter blæste i stykker. Umiddelbart efter brækkede Store-Langsaling, og Stangen faldt halvt ned, hvorved Fore-Stængerig slækkedes op, saaledes at Forstangen stod løs. Under- og Overtopsejlet bjærgedes, og Skibet drejedes under med en Presning i luv Mesanvant. Kl. 5³⁰ kom Land i Sigte i Læ, og da det var umuligt at holde Skibet klar af Kysten, hejstes Stagfokken, og der styredes imod Lysene fra Capbreton-sur-Mer, der havdes i misv. SØ.t.Ø. i en gisset Afstand af 4 Sm. Kl. 7 tog Skibet Grunden og faldt tværs i Søen ca. 125 m fra Kysten. Det lykkedes to af Besætningen at føre en Trosse i Land, hvorefter Resten af Besætningen kom i Land ved Hjælp af denne. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

66. M/Gl. **Ellen** af Marstal, 45 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Marstal til Lybæk i Ballast.

Borteblevet; 3 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{31}{1}$ 29. Søforhør i Marstal d. $\frac{21}{2}$ 29.

D. ²³/₁₁ Kl. ca. 7 afgang E. fra Marstal. Siden er intet hørt eller set til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Hans Jørgen Rasmussen af Marstal samt en tysk Sømand Ohrt og endnu en Mand, hvis Navn ikke er oplyst.

67. S/S Ellensborg af Kjøbenhavn, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Kollideret d. ¹²/₃ 28 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. ¹⁴/₃ 28.

Kl. 14 fik E. Lods om Bord ved Anduvningsbøjen ved Neufahrwasser, og efter dennes Anvisning styredes gennem Havnekanalen. Før Pynten ved Neufahrwassers Ø.-lige Ende blev der givet de for Farvandet foreskrevne Fløjtesignaler, og E. blev holdt i Farvandets Stb.s Side. Umiddelbart før Pynten passeredes bemærkedes en modgaaende Damper om Stb. Der blev givet en kort Tone i Dampfløjten, hvilket fra den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Gertrud« af Stettin, besvaredes med samme Signal. E.s Rør lagdes haardt Bb., og Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordnedes Halv Kraft Frem. Da Pynten var passeret, viste det sig umuligt at passere G. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og man lod Bb.s Anker falde, men umiddelbart efter tørnede E.s Bb.s Bov mod G.s Bb.s Bov, hvorved begge Skibe blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

68. M/Gl. Emma af Aarhus, 50 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Oslo til Aarhus med Stykgods.

Sprunget læk og forlist d. ²²/₁₁ 28 i Skagerak.

Forlisanmeldelse dat. Aarhus d. ²¹/₁ 29.

Kl. ca. 2 under en SSØ.-lig Orkan sprang E. læk. Kl. ca. 8 blev Besætningen optaget af et norsk Motorskib og umiddelbart efter sank E.

69. Sk. Enigheden af Rønne, 39 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Aarhus med ca. 64 Tons Chausse-Sten.

Strandet og forlist d. ¹⁹/₃ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. ²²/₃ 28. Strandingsindberetning dat. ²²/₃ 28. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. ²³/₄ 28.

Kl. ca. 13 var E. i Nærheden af 1-Kosten paa Skadegrunden. Vinden var SSØ., frisk Kuling. Kosten havdes om Stb., og Føreren gik ned for at se i Kortet, idet han gav Rorgængerens Ordre til at holde godt klar af Kosten. Kort efter faldt Fartøjet af, og inden det atter var bragt til Vinden, tog det med Agterenden Grunden lige inden for Kosten. Roret brækkede, og Skibet drev højt op paa Grunden. Sejlene firedes ned, og der sattes Nødsignal. Om Aftenen var Skibet fyldt med Vand, hvorfor Besætningen gik i Jollen efter at have dæmpet Søen ved Hjælp af en Dunk Petroleum. Kl. ca. 19 kom Besætningen i Land ud for Esby Mark.

Anm. Sørøtten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes den Omstændighed, at Skibet fejlagtig styredes inden om 1-Kosten paa Skadegrunden.

70. Ff. Erna af Kiel, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Norge til Kiel i Ballast.

Strandet d. ¹⁰/₁₀ 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₁₀ 28.

Kl. 6 opankredes E., der var læk, mellem 1. og 2. Revle ved Skallerup Strand. Da det ikke lykkedes at faa Fartøjet læns, blev Mandskabet — 1 Mand — bjærget af Redningsbaad fra Land. Fartøjet drev senere i Land.

71. M/Lgt. Erno af Hamborg, 199 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Stralsund. Tom.

Grundstødt d. ¹²/₁₂ 28 ved Thunø.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₁₂ 28.

Kl. 17¹⁵ under en NØ.-lig Kuling med Regntykning, brækkede Rorkæden, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Thunø Røn. D. ¹⁴/₁₂ Kl. 11 blev E. bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

72. S/S Esbern Snare af Aalborg, 472 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Königsberg med Stykgods.

Kollideret d. ²⁰/₉ 28 paa Pillau Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁴/₉ 28. Tysk Indberetning af 1928.

Kl. 4⁴⁵, da E. S., der havde Lods om Bord, skulde ind i Königsberg Kanal, bemærkedes forude en Damper, der foretog forskellige Manøvrer for at gaa ind i Kanalen. Da Skibene var ca. 1 Skibslængde fra hinanden og en Kollision syntes uundgaaelig, blev E. S.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »W. C. Frohne« af Flensborg— med Bb.s Anker mod E. S.s Stb.s Side, hvorved der fremkom en Bule i Overbygningen.

Anm. Søforklaring fra W. C. F. foreligger ikke.

73. 3^m M/Sk. Esther af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

2 Mand tilskadecommet ved Ulykkestilfælde d. 8/1128 i Kjøbenhavn. Rapport fra Kjøbenhavns Politi dat. ¹⁴/₁₁ 28 og fra Statens Skibstilsyn dat. 17/11 28. Kl. ca. 14, medens der lossedes Cement i Sække, i hvilken Anledning der var bygget en Platform over Lugen, faldt en Sæk Cement ned paa Platformen, hvorved den ene af Platformens Bærebjælker bræk-

kede. 2 Havnearbejdere, der opholdt sig paa Platformen, styrtede herved ned i Skibets Last. De paa-gældende, der blev kvæstede, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Kommunehospitalet, hvor de blev indlagt.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa efter det oplyste antages at være, at den ene af de to Arbejdere har løftet saa meget paa Sækken, at denne er gledet ud af Kniberen, hvori den hang.

74. Ff. Fanny af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Maskinen havareret, strandet og forlist d. $\frac{6}{8}$ 28 ved Tysklands V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $\frac{7}{8}$ 28. Søforklaring i Norden d. $\frac{8}{8}$ 28 og i Hamborg d. $\frac{9}{8}$ 28.

Kl. ca. 14 afgik F. i fint Vejr fra Norderney. Da Skibet var ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. fra Havnen, gik Motoren i Staa. F. blev derefter af en anden Fiskekutter slæbt noget længere ud, hvor der ankredes. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Krumtaplejet var brændt sammen. Et nyt Leje blev indsat, hvorefter det — Kl. ca. 18 — blev besluttet at gaa tilbage til Norderney for Reparation. Kort efter gik Motoren atter i Staa, og da der ikke var Vind nok til at F. kunde manøvreres ved Hjælp af Sejlene alene, drev Fartøjet paa Grund, forinden Ankeret blev kastet. Under Arbejdet med at faa Motoren i Orden, begyndte F. at hugge i Grunden, hvorved Fartøjet blev læk. Da det viste sig umuligt at holde Fartøjet læns, blev Ankeret stukket fra, og F. drev højere op paa Grunden. Der blussedes nu efter Assistance. Kl. ca. 22³⁰ forlod Besætningen — 4 Mand — Fartøjet, de tre i et Hyttfad, hvis Bæreevne var forøget ved Hjælp af nogle tomme Dunke, den fjerde i en Redningskrans, der blev bugseret af Hyttefadet. Kl. ca. 23 blev de Skibbrudne optaget af Redningsbaaden fra Norderney.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Danzig til Horsens med Sveller.

Grundstødt d. $\frac{8}{7}$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{13}{7}$ 28.

Kl. ca. 20 passerede F. Tolken, og der styredes gennem Grønsund i Kending af Land og Fyrene. Vinden var V.-lig, flov Brise, og Vejret klart. Kl. 22⁰⁶ passeredes Masnedø Kalv Riskost om Stb.; herfra styredes N. 4 Minutter senere grundstødte Skibet paa 1,5 Pullen V. for Masnedø Kalv. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp modtoges Tilbudet om Assistance fra en Bjergningsdamper, der d. $\frac{10}{2}$ Kl. 16³⁰ — efter at ca. 110 Tons af Ladningen var lægteret — bragte F. flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med fejlagtig Afstandsbedømmelse.

b) Paa Rejse fra Aabenraa til Danzig i Ballast.

Kollideret d. $\frac{5}{12}$ 28 i Neufahrwasser.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{7}{12}$ 28. Søforhør i Aarhus d. $\frac{16}{1}$ 29.

Kl. ca. 6⁴⁰, da F., der havde Lods om Bord, var ved Lodsstationen ved Neufahrwasser, kom en Fiskerbaad i Sigte forude i en Afstand af ca. 5 Fv. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede F.s Stævn mod Fiskerbaadens Bb.s Laaring. Fiskerkutteren, hvorfra der før Kollisionen ikke var set noget Lys, sank umiddelbart efter; Mandskabet blev reddet af tililende Baade.

Anm. Søforklaring fra Fiskerkutteren foreligger ikke.

76. M/S. Fionia af Kjøbenhavn, 5219 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til Kjøbenhavn med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{26}{7}$ 28 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{7}$ 28.

Kl. 16 grundstødte F., der havde Lods om Bord, paa NE. Shingles. Skibet kom flot ved egen Hjælp efter ca. en halv Times Forløb.

Anm. Aarsagen angives at være, at Lodsens holdt en forkert Kurs.

77. M/S Fivel af Delfzyl, 313 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Haderslev til Borgø. Tom.

Grundstødt d. $\frac{20}{11}$ 28 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{11}$ 28.

Kl. 4³⁰ grundstødte D. under Regntykning ca. 1 Sm. N. for Hasle. D. $\frac{21}{11}$ Kl. 21 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

78. S/S Flora af Esbjerg, 1218 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London.

Paasejlet d. $\frac{6}{8}$ 28 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{8}$ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{10}$ 28.

Kl. ca. 4²⁰, medens F. i taaget Vejr laa opankret udtor Beckton, hørtes en Dampers Taagesignal om Stb. I F. blev der nu uafbrudt ringet med Klokken, men Kl. 4²⁵ løb det andet Skib der viste sig at være S/S »Whitegate« af London, med sin Stævn mod F.s Stb.s Bov, hvorved Stævn og Bov blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

79. 3^m Sk. Flora af Thurø, 300 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Råfsö til Kjøbenhavn med Træ.

Sprunget læk d. $\frac{14}{12}$ 28 og sat paa Land d. $\frac{15}{12}$ 28 ved Ølands Ø.-Kyst. Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{12}$ 28. Søforklaring i Kalmar d. $\frac{11}{1}$ 29.

D. $\frac{13}{12}$ Kl. 24 passeredes tæt om Svenska Björn. Det blæste en ØNØ.-lig Storm med Snetykning og svær tiltagende Sø fra Ø. Der styredes misv. S. 33° V. for 2 Reb i Storsejlet og Skonnertsejlet og Mesanen

gjort fast. Forskibet var stærkt overiset og Skibet krængede stærkt over, og skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig i Lasten. D. $14\frac{1}{12}$ Kl. 10 forøgedes Slagsiden stærkt, og en Sø kastede Skibet helt over paa Siden og forskubbete Dækslasten til Læ samt løftede Redningsbaaden ud over Lønningen. F. hal-sedes rundt, og medens det forsøgtes at bjærge Redningsbaaden, slog en Sø denne over Bord. Kl. 14^{30} blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at kaste en Del af Dækslasten over Bord, hvormed der fort-sattes til Kl. 20. D. $15\frac{1}{12}$ Kl. 9 blev der paa ny afholdt Skibsraad, hvorefter det blev besluttet at søge Assistance hos et andet Skib eller at sætte F. paa Land, idet der var $6\frac{1}{2}$ Fod Vand i Lasten, og det maatte befrygtes, at Skibet skulde kæntré. Pumperne holdtes stadig gaaende, og der kastedes over Bord af Dæks-lasten. Kl. 11 pejledes 7 Fod Vand i Lasten, og umiddelbart efter tog F. Grunden ved Nedre Ålebæk. Søen brød over hele Skibet og sønderrev Skonnert- og Storsejlet samt skyllede Dækslasten og en Del Stores over Bord. Skibet huggede haardt i Grunden og gav sig meget. Der blev med Mellemrum afgivet Nødsig-naler, og d. $16\frac{1}{12}$ Kl. 11 blev Besætningen bjærget af Baade fra Land. F., der havde taget betydelig Skade, blev d. $20\frac{1}{12}$ Kl. 24 taget af Grunden af en Bjærgningsdamper og indslæbt til Bergkvara.

80. S/S **Frantz** af Sønderborg, 161 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Træ. Paa Rejse fra Malmø til Königs-berg med Kultjære.

Sprunget læk d. $8\frac{8}{8}$ 28 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Svensk Strandingsindberetning dat. $10\frac{10}{8}$ 28. Indberetning fra Konsulatet i Malmø dat. $17\frac{17}{8}$ 28. Sø-forhør i Odense d. $17\frac{17}{10}$ 28.

Kl. 21, da F. under en haard VNV.-lig Kuling befandt sig 1 Sm. V. for Falsterbo Rev F.S., opdagedes der Vand i Maskinrummet. Da Vandet steg, skønt Pumperne holdtes gaaende, blev det besluttet at søge Nødhavn i Trelleborg. D. $9\frac{9}{8}$ Kl. 1^{50} , da F. var udenfor Trelleborg Havn, slukkede Vandet Fyret under Kedlen, hvorfor Maskinen gik i Staa, og Skibet tog Grunden ca. 150 m fra Havnen. Ankeret kastedes, hvorefter Skibet sakkede og kom ud i Sejlrenden. Kl. 3 blev F. af en Bjærgningsdamper slæbt ind i Havnen.

81. S/S **Fredensbro** af Kjøbenhavn, 2342 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Huvan til Stugsund med Papirmasse.

Grundstødt d. $4\frac{4}{11}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $17\frac{17}{11}$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $2\frac{2}{5}$ 29.

Kl. 4^{30} grundstødte F., der havde Lods om Bord og som befandt sig i Ledskär Fyrs klare Vinkel, paa Getbådan. Skibet kom umiddelbart efter flot uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Rim eller Isdannelse paa Leskärs Fyrs grønne Lanterneglas.

82. M/Sk. **Fremad** af Frederikshavn, 56 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Horsens med Melasse.

Grundstødt d. $24\frac{24}{1}$ 28 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $20\frac{20}{1}$ 28. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $2\frac{2}{2}$ 28.

Kl. 9^{30} var F. ude af Nakskovfjord. Herfra styredes N.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. for Sejlene alene. Vinden var S.-lig, let Brise, Vejret diset. Kl. 11^{30} skimtedes Land forude. Da det umiddelbart efter blev Regntykning, gjor-des klar til at lodde; men ca. 2 Minutter senere huggede F. i Grunden. Roret blev lagt ned, og Skibet løb i Vinden, hvorefter det blev staaende, som det senere viste sig paa Omø Tofte. Sejlene firedes og Ankeret kastedes med 15 Fv. Kæde, hvorefter Motoren startedes. Skibet huggede nu haardt i Grunden; herved gik Rorlaasen i Stykker, saaledes at Skruen slog mod Roret med det Resultat, at Skruebladene blev vredet; Motoren maatte derfor standses. Kl. 16 pejledes ca. 8 Tommer Vand i Skibet. Efter at der var pumpet læns, begyndte Vinden at friske, saaledes at F. atter kom til at hugge i Grunden; Ankeret blev hevet hjem, og det forsøgtes at komme flot ved Sejlene alene. Kl. 17 opdagedes det, at Vandet atter steg i Skibet til Trods for, at Pumpen holdtes gaaende. Der signaleredes nu efter Hjælp. Kl. 22^{30} forlod Besætningen Skibet, der da var fyldt med Vand, og gik om Bord i en Bjærgningsdamper, der imidlertid var ankom-met til Strandingsstedet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning og usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændig-hed, at Loddet ikke blev benyttet.

83. S/S **Fritz Schindler** af Hamborg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aabenraa med 340 Tons Melasse Grundstødt d. $29\frac{29}{2}$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $29\frac{29}{2}$ 28.

Kl. 1 grundstødte F. S. i klart Vejr ca. 1000 m fra Land NØ. for Vejrø Fyr. Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

84. S/S **Gagherstan** af Newcastle, 5742 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til København med 7300 Tons Benzin.

Grundstødt d. $28\frac{28}{10}$ 28 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28\frac{28}{10}$ 28.

Kl. 6 grundstødte G. under Regntykning ved Thyborøn Kanal. Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

85. 3^m M/Sk. **Gamma** af Troense, 133 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Odense med 230 Tons Kul.

Grundstødt d. $12\frac{12}{11}$ 28 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/11$ 28. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $21/11$ og $27/11$ 28.

Kl. 12 var G.s gissede Plads $54^{\circ}58'$ N. Brd. $15^{\circ}35'$ Ø. Lgd. Herfra styredes misv. V. Det blæste en stiv SV.-lig Kuling med Regndis. Kl. 22, da 36 Sm. var udløbet, kom et svagt klart Lys i Sigte forude, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, paa Salthammer-Rev, ca. 2 Skibslængder fra Snogebæk Havn. Efter Grundstødningen hørtes Taagesignal fra Dueodde Fyr, og Fyret ved Snogebæk Havn blev da tændt. D. $13/11$ Kl. ca. 9 kom G. flot ved fremmed Hjælp og efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Regndis over Landet i Forbindelse med Strømsætning.

86. S/S **Gard** af Oslo, ca. 4000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Glasgow til Kjøbenhavn med Petroleum.

Grundstødt d. $21/12$ 28 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 28.

Kl. 4 grundstødte G. i diset Vejr ved Knuderne mellem Nordre Rønner og Læsø. Kl. ca. 12^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

87. Damptrawler **Garu** af Grimsby, 130 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt og forlist d. $23/12$ 28 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/12$ 28. Strandingsforretning d. $23/12$ 28.

Kl. 1^{30} grundstødte G. i taaget Vejr lidt S. for Mærsk Kro ca. 175 m fra Land. Besætningen — 9 Mand — blev reddet ved Hjælp af Raketapparatet. Skibet blev Vrag.

88. M/Sk. **Gazelle** af Delfzyl, 191 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Råfsö til Delfzyl med Træ.

Grundstødt d. $2/11$ 28 ved Bornholms NØ.-Kyst; kondemneret.

Strandingsindberetning dat. $2/11$ 28.

Kl. 5^{30} grundstødte G. i tæt Taage ca. 100 m S. for Allinge Havn. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

89. 2^m Kt. **George Morfin** af Thorshavn, 80 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret d. $15/8$ 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. $9/1$ 29.

Kl. 18, medens G. M. under en frisk Ø.-lig Brise laa for udfirede Skøder og Roret surret i Læ og fiskede ved Melrak Sletten, blev Vejret stærkt diset, hvorfor Taagesignaler blev afgivet. Kl. 18^{30} kom en Trawler, der senere viste sig at være engelsk Trawler Nr. 194 »Lord Astor« i Sigte, styrende lige mod G. M. Med Taagehornet blev der givet Opmærksomhedssignal, men umiddelbart efter — Kl. 18^{33} — tørnede L. A.s Stb.s Bov imod G. M.s Bb.s Side, hvorved Storbommen blev knust. Skibssiden skamfilet og Dækket sprængt i Nodderne. Der etableredes Forbindelse mellem Skibene, hvorefter L. A. slæbte G. M. ind til Akureyri; under Slæbningen brækkede G. M.s Spryd.

Anm. Søforklaring fra L. A. foreligger ikke.

90. Ff. **Glenten** af Hundested, 36 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $23/9$ 28 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/9$ 28.

Kl. 4, medens G. befandt sig paa en Fiskeplads 107 Sm. NØ. $\frac{3}{4}$ Ø. af Humber, opdagedes det, at Roret var mistet i Løbet af Natten. Et Nødror blev rigget til, og Skibet sejlede ind til Grimsby.

91. 3^m Sk. **Glory** af Marstal, 285 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Hals til Nørresundby.

3 Mand kommet til Skade ved et Ulykkestilfælde d. $23/7$

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $28/7$ og $16/10$ 28.

Kl. $11\frac{1}{2}$ modtog G., der laa opankret ud for Hals, Ordre om at afgaa til Nørresundby. Kl. 15 ankom Slæbedamper og Lods, hvorefter Ankeret blev hevet hjem. Under dette Arbejde var Palen paa Ankerspillet løftet, skønt det blæste en frisk Kuling. Medens Ankeret blev hevet hjem, tottede Ankerkæden pludselig op, hvorved Spillet slog tilbage med det Resultat, at Haandsvingene ramte 2 at Mandskabet, der fik stærkt blødende Saar i Hovedet, medens Styrmanden blev slynget op under Bakken, hvorved han blev stærkt kvæstet. G. opankredes atter, og de tilskadekommande blev af Slæbedamperen bragt ind til Hals, hvor de kom under Lægebehandling.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

92. S/S **Gondul** af Stockholm. 1322 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Malmø til London med 1650 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $27/10$ 28 ved Møen.

Strandingsindberetning dat. $31/10$ 28.

Kl. 22 grundstødte G. i Taage ca 1000 m fra Land ved Dronningestolen D. $30/10$ Kl. ca. 16^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

93. M/Gl. **Grete** af Barsel. 84 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Køge med 120 Tons Kalisalt.

Grundstødt d. $17/11$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $17/11$ 28

Kl. 5 under en VSV.-lig Orkan drev G., der laa opankret og hvis Motor arbejdede for Fuld Kraft, paa Grund paa V.-Siden af Raagø-Kalv. D. $18/_{11}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

94. 3^m M/Sk. **Grete** af Hamborg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov med Byg og Havre.

Grundstødt d. $24/_{2}$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandinesindberetning dat. $27/_{2}$ 28.

Kl. ca. 5³⁰ grundstødte G. i klart Vejr ca. 800 m fra Land ØNØ. for Vejrø Fyr. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Omø Fyr ikke var observeret.

95. Gl. **Grønland** af Hamborg, 121 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Kalundborg med Briketter.

Sunket d. $17/_{11}$ 28 i Omø Sund.

Indberetning dat. $17/_{11}$ 28.

Kl. 5 under en SV.-lig Storm, medens G. laa opankret i Omø Sund, blev Lugerne skyllede over Bord, hvorved Skibet fyldtes med Vand og sank. Besætningen reddede sig i Land i Skibets Jolle.

96. S/S **Grønland** af Kjøbenhavn, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Buffalo N.Y. til Montreal Que. med 1710 Tons Hvede.

Tørnet Grunden d. $14/_{8}$ 28 paa St. Lawrence Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $31/_{8}$ 28.

Kl. 14, medens G. under Assistance af Lods gik gennem Morrisburg Rapide, giredes Skibet pludselig Stb. over. Skønt begge Ankre kastedes, tog Skibet Grunden med Boven, hvorefter det svingede rundt og tørnede midtskibs, hvorved 20 Bundplader blev beskadiget og det ene Anker brækkede. G. gled straks af Grunden igen.

97. Gl. **Gudmund** af Hasle, 85 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Rejse fra Oskarshamn til Hasle med ca. 48 Stdr. Træ.

Grundstødt d. $23/_{6}$ 28 ved Øland.

Søforklaring og Søforhør i Hasle d. $11/_{7}$ 28.

Kl. 2¹⁵ vendtes S. om Hagbygrund, hvorfra der styredes S. $1/_{2}$ V. Kl. ca. 3³⁰ blev Vejret taaget, og Kl. 4²⁰ grundstødte Skibet, som det senere viste sig, ved Risinge Havn paa Øland. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp rekvireredes Assistance og Kl. 11 blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper og indslæbt til Bergkvara.

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

98. S/S **Gudrun Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nordenhavn til Wilmington U.S.A. med Kainit.

Grundstødt d. $2/_{3}$ 28 paa Floden Weser.

Søforklaring i Vancouver d. $29/_{5}$ 28. Søforklaring i Nørresundby d. $25/_{9}$ 28.

Kl. 6³⁰ afgik G. M. fra Nordenhavn assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Under Manøvrering med at svaje Skibet rundt, gik Slæberen los fra Slæbedamperen For, hvorved Skibet faldt af for Strømmen, der var indgaaende. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, og Roret lagdes Bb. samtidig med at Stb.s Anker kastedes; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden midtskibs og blev staaende. Kl. 8³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

99. S/S **H. H. Petersen** af Marstal, 975 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Wisbeck med 500 Stdr. Tømmer.

Grundstødt d. $3/_{7}$ 28 paa River Nene.

Indberetning til Board of Trade dat. $7/_{7}$ 29. Indberetning fra Generalkonsulatet i London dat. $16/_{7}$ 29.

Under Sejladsen op ad Floden mistede Skibet Kl. 7³⁰ da det befandt sig ca. 1 Sm. fra Lossepladsen, pludselig Styret; til Trods for at Maskinen straks kastedes Fuld Kraft Bak løb Skibet med Stævnen ind mod Bredden paa Stb.s Side, hvorefter Agterskibet af den indgaaende Strøm førtes tværs paa Floden og tog Grunden paa den modsatte Side. Fra Boven og Agterskibet førtes Wire i Land for ved Hjælp af disse at hive Skibet strømret. Ved Højvande Kl. 18³⁰ blev der hevet paa Wirene samtidig med at der manøvreredes med Maskinen, og efter 20 Minutters Arbejde kom Skibet flot. Skibet var tæt og formodes ikke at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være for lav Vandstand og Strømsætning.

100. M/Sk. **Haabet** af Kerteminde, 53 Reg. T. Br. Bygget 1847 af Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Nørresundby med Gibssten.

Grundstødt d. $17/_{9}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $22/_{9}$ 28.

Kl. 20 passeredes Havknuden og Kursen sattes godt klar af Fornæs. Vejret var klart og Føreren overlod nu Vagten til Bedstemanden, der fik Ordre til at styre N.t.V., naar Fornæs var passeret. Kl. 21³⁰ tog Skibet Grunden $1/_{4}$ Sm. N. for Fornæs og blev staaende. $18/_{9}$ Kl. 9³⁰ kom Skibet flot ved fremmed

Hjælp efter at en Del af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Bedstemanden har misforstaaet Ordren om at styre N.t.V. fra Fornæs og i Stedet styret NNV. samt at han har bedømt Afstanden til Land forkert,

101. Jagt **Haabet** af Rødvig, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rødvig med 30 Tons Kul.

Grundstødt d. $21/_{11}$ 28 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/_{11}$ 28. Søforhør i Storehedinge d. $8/_{12}$ 28.

Kl. 19 befandt H. sig udfor Ølseagle Strand. Vinden var SSV., og Vejret var usigtbart paa Grund af Regn. Medens Skibet var i Færd med at vende, tog det Grunden og blev staaende. I Løbet af Aftenen kom i Sigte, blev der Kl. 4^{30} taget et Lodskud, der gav 10 Fv. Vand, Log 41. Loddet holdtes nu gaaende. Kl. $30/_{11}$ kom H. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen dels var lægteret og dels kastet

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Regndis samt Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet.

102. M/S **Hafnia** af Aarhus, 91 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $4/_{4}$ 28 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/_{4}$ 28.

Kl. 0^{15} passeredes tæt om Gilleleje F.S., der laa vindret, Log 12. Herfra sattes Kursen $1\frac{1}{2}$ Sm. S. af Schultz Grund F.S. Det blæste en jævn SSV.-lig Brise, og Vejret var noget diset. Da Hesselø Fyr ikke kom i Sigte, blev der Kl. 4^{30} taget et Lodskud, der gav 10 Fv. Vand, Log 41. Loddet holdtes nu gaaende. Kl. 5^{30} loddedes 3 Fv. Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig 1 Sm. S. for Kosten i Snekeløbet; Loggen viste da 45. I Løbet af Formiddagen kom H., der havde faaet nogen Bundskade, flot efter at ca. 15 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

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

103. Sk. **Hammershus** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med 65 Tons Foderstoffer.

Kollideret og sunket d. $9/_{12}$ 28 i Sundet.

Indberetning dat. $10/_{12}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/_{12}$ 28.

Kl. ca. 4^{45} vendte H. i Nordre Rose Fyrs røde Vinkel og styrede S.t.Ø. $1/_{2}$ Ø. over for en frisk SV.-lig Kuling. En modgaaende Dampers Lanterner kom under Vendingen i Sigte agterude. Kl. ca. 5 tørnede den medgaaende Damp, der senere er oplyst at være S/S »Jupiter« af Stockholm — imod H.s Bbs. Side agten for Storrigningen, hvorved der fremkom et Hul i Siden og Bb.s Hækdavid knækkede. Da H. straks begyndte at synke, gik Besætningen i Jollen, og umiddelbart efter sank H. Kl. ca. 7 naaede Besætningen ind til Dragør.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

104. M./Jtgl. **Hanna** af Aalborg, 48 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Klintholm med Kunstgødning.

a) Grundstødt d. $22/_{1}$ 28 ved Falsters S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $7/_{2}$ 28.

Kl. ca. 1^{30} da H. var i Nærheden af Gedser friskede Vinden til en Storm af SØ. Det blev besluttet at søge ind til Gedser Havn. Ved Ankomsten til Havnen Kl. ca. 4 viste det sig, at Havnefyrene var slukkede, hvorfor det forsøgte at gaa til Ankers udenfor Havnen, Under Ankermanøvren tog Skibet Grunden imellem Havnen og Kroghage. Kl. ca. 8^{30} kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

b) Grundstødt d. $20/_{1}$ 28 ved Møens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $7/_{2}$ 28.

Kl. ca. 16 tog H. Grunden ca. 30 m udenfor Klintholm Havn. Skibet huggede haardt i Grunden og blev af Sø og Strøm ført ind paa Grunden V. for Havneindløbet, hvor det i Løbet af ca. 2 Timer fyldtes med Vand.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldtes den Omstændighed, at der udenfor Havneindløbet havde dannet sig en Sandbarre.

105. **Evert Hans Frederik** af Lübeck, 44 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Nykøbing F. med

100 Tons Salt.

Grundstødt d. $22/_{2}$ 28 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/_{2}$ 18.

Kl. 19 grundstødte H. F. paa Albu Triller. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

106. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1148 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rouen til Nørresundby med Gibssten.

Grundstødt d. $12/_{1}$ 28 i Nørresundby.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $18/_{1}$ 28.

Kl. 18 var H. assisteret af Lods i Færd med at gaa ind til den østlige Del af den nye Kaj. Da Skibet befandt sig ca. 30 m fra denne, tog det Grunden paa Sundby-Hage. Maskinen kastedes straks fuld Kraft

Bak, men maatte stoppes kort efter paa Grund af, at Cirkulationspumpen svigtede som Følge af, at Risten til Sugeventilkassen blev forstoppet, Samme Aften kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Slæbedampere.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes dels, at der i Farvandet laa et Skib, der spærrede Udsigten, dels at man ikke kunde faa Øje paa Kosten, der afmærkede Nørresundby Hage.

107. 3^m Sk. **Harris** af Marstal, 177 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fowey til Stettin med Porcelænsjord.

Havareret og forladt i Søen d. ²⁶/₁₁ 28 i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d. ³⁰/₁₁ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ⁶/₁₂ 28. Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. ¹⁷/₁₂ 28. Forlisanmeldelse dat. København d. ¹³/₁₂ 28.

Kl. 4 passeredes North Goodwin F.S. i en gisset Afstand af 4 Sm. Det blæste en haard NV.-lig Kuling og Skibet førte torebet Storsejl. Undertopsejl og- Stagfok. Da Vind og Sø tiltog i Styrke, forstærkedes Rigningen med ekstra Talliereb. Kl. 14³⁰ knækkede en af Forstangens Barduner. Da Tallierebene senere begyndte at knække, blev det besluttet at søge Assistance hos en Damptrawler — S/S »Julia« af Ostende — der befandt sig i Nærheden. Ved Hjælp af en Redningsbøje opnaedes Forbindelse med J., som derefter fik et Kabeltov om Bord, hvorefter J. begyndte at bugseri H. mod Ostende. Under Bugseringen brækkede Fokkemasten, der tog Stormast og Bovsprydet med sig i Faldet samt brækkede Slæberen. De læ Talliereb kappedes, hvorved H. kom fri af Stormasten, medens Fokkemast og Spryd blev holdt fast af Vaterstaget og huggede haardt under Skibets Bund. Pumpen pejledes, og der viste sig at være 20" Vand i Skibet. Kl. 18, da der forgæves var gjort Forsøg paa atter at opnaa Forbindelse imellem Skibene, blev det besluttet at forlade H. Fra J. blev der sat en Baad paa Vandet, og det lykkedes denne at optage H.s Besætning, hvorefter J. blev holdt i Nærheden af H. hele Natten. D. ²⁷/₁₁ om Morgenen viste det sig at H. befandt sig paa Vesthinder Bank, hvor Fokkemasten og Sprydet havde faaet Hold i Grunden. Søen brækkede stadig over Skibet, der var i synkefærdig Tilstand, og da det viste sig umuligt at bjærge H., sejlede J. til Ostende. H. er senere drevet ind paa Stranden ved Middelkirke og blevet Vrag.

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

108. M/Kt. **Havfruen** af Tejn, 10 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Fyr. Paa Rejse fra Tejn til Fiskeplads i Østersøen.

Sprunget læk og sunket d. ⁹/₇ 28 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. ²¹/₇ 28.

Kl. 4 afgik H. fra Tejn. Kl. 13, da H. var ca. 5 Sm. N. for Christiansø, sprang Fartøjet pludselig læk, og da det ikke var muligt at holde læns, tilkaldtes Kutteren »Fylgia«, der slæbte H. mod Christiansø. H. fyldtes imidlertid hurtigt, hvorfor Besætningen gik om Bord i F., og efter ¹/₂ Times Bugsering sank H. ca. 3 Sm. NV. for Christiansø.

Anm. Om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

109. 3^m Sk. **Heimdahl** af Kjøbenhavn, 205 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Kjøbenhavn med 350 Tons Mursten.

Grundstødt d. ¹³/₃ 28 ved Langelands S.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ³/₄ 28.

Kl. 13⁴⁵ passeredes Kjelds Nor Fyr i en gisset Afstand af 1 Sm. H. laa Bidevind for Stb.s Halse. Kl. 14 pejledes Fyret i NV.t.V., gisset Afstand 1 Sm. Da Vinden, der var Ø.-lig, skraldede, forsøgtes en Stagvending, der mislykkedes. En ny Stagvending blev Forsøgt, men med samme Resultat. Ankeret kastedes, hvorved H. kom gennem Vinden. Under Indhivningen af Ankeret Kl. 14²⁰ tog H. Grunden under Agterskibet og blev staaende. Kl. 22⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og efter at ca. 4 Tons af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Skibet ikke kunde bringes til at stavgvende, i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet var nærmere Land end antaget.

110. M/GL **Helene** af Egersund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Malmø med Majs.

Grundstødt d. ⁵/₅ i 28 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ⁷/₅ 28.

Kl. 23¹⁵ grundstødte H. i klart Vejr paa Vagbrytarebanken V. for Indsejlingen til Malmø. D. ⁶/₅ Kl. 1³⁰ kom Skibet flot.

Anm. Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren holdt S. om Fyret udenfor Havnen i den Tro, at der var tilstrækkelig Vand.

111. S/S **Helene II** af Haderslev, 147 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Hamborg med ca. 120 Tons Stykgods.

Grundstødt d. ⁸/₉ 28 i Haderslev Fjord.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₉ 28. Søforklaring og Søforhør i Horsens d. ²¹/₉ 28.

Kl. 23 afgik H. II fra Haderslev og navigeredes ved Hjælp af Projektøren ud af Haderslev Fjord.

Kl. 23⁴⁵ blev Vejret diset og Farten reduceredes. Da Skibet, befandt sig ved Stroelt ud for del gamle Toldsted, kunde man ikke faa Øje paa Farvandets Afmærkning, hvorfor Maskinen stoppedes. Kl. 22⁵⁵, da H. II havde drevet ca. 200 m, tog Skibet Grunden paa Løbets Stb.s Side. Efter forgæves at have søgt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. ⁹/₉ Kl. ca. 23 kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

112. S/S Helga af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.Grundstødt d. $\frac{25}{4}$ 28 i Terhagen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{4}$ 29.

Kl. 9^{05} passerede H., der assisteredes af Lods og Slæbedamper, Fodgængerbroen ved Boom og der styredes imod Jernbanebroen ved Niel. Denne Bro aabnedes ikke før Kl. 9^{25} , hvorfor H.s Maskine stoppedes. Da H. var i Farvandets ene Side, blev der givet Slæbedamperen Ordre til at trække Skibet ud i Midten af Farvandet, men ca. 1 Minut efter tog H. Grunden med Agterskibet og blev staaende. Kl. ca. 9^{45} kom H. flot ved Hjælp af 3 Slæbedampere.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Slæbedamperen ikke hurtig nok efterkom Ordren om at trække H. ud i Midten af Farvandet.

113. S/S Henning B af Kjøbenhavn, 2117 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Dakar til Liverpool med Jordnødder.Brand om Bord d. $\frac{25}{6}$ 28 i Atlanterhavet; 1 Mand omkommet.Søforklaring i Liverpool d. $\frac{11}{7}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{8}$ 28.

Kl. 9 opdagedes det, at der var Ild i Bb.s Underkulkasse. 1. Maskinmester Knud Arnold Jensen af Kjøbenhavn gik selv ned med en Brandslange for at bekæmpe Ilden. Kl. 11 Fmd. fandtes Maskinmesteren liggende livløs i Kulrummet. Han blev straks bragt paa Dækket, hvor der foretoges forskellige Oplivningsforsøg, men forgæves. D. $\frac{26}{6}$ Kl. 12 blev Liget af 1. Maskinmesteren sænket i Havet.

Anm. Ilden formodes at være opstaaet ved Selvantændelse. 1. Maskinmester antages at være død enten som Følge af et Hjerteslag eller af Kulosforgiftning.

114. M/Sk. Hercules af Marstal. 66 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Aarhus og Nyborg med 1180 Sække Cement.Grundstødt d. $\frac{23}{11}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{11}$ 28. Søforhør i Marstal d. $\frac{10}{1}$ 29. i Køge d. $\frac{24}{1}$ 29, og i Lemvig d. $\frac{6}{2}$ 29.

Under en SSV.-lig Storm sprang Klyveren. Da der samtidig kom noget Tovværk i Skruen, drev Skibet Kl. 22 paa Land Ø. for Holme By. H., der blev læk, kom d. $\frac{24}{11}$ flot ved at kaste noget af Lasten over Bord og søgte ind til Grenaa.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

115. S/S Hermes af Aarhus, 156 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.Kollideret d. $\frac{25}{8}$ 28 i Aarhus Havn.Søforhør i Aarhus d. $\frac{9}{10}$ 28.

Se Nr. 1.

116. M/Sk. Herta af Hamborg. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Königsberg til Malmø med Hampefrøkager.Grundstødt d. $\frac{25}{6}$ 28 ved Bornholms Ø.-Kyst.Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{26}{5}$ 28. Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{5}$ 28.

D. $\frac{24}{5}$ Kl. 14^{30} pejledes Bøjen paa Stolpebank i S.. Afst. 1 Sm. Herfra sattes Kursen 6 Sm. af Dueodde. Kl. 21 blev det tæt Taage. Kl. 23^{30} loddedes 42 m Vand. Kl. 24 kom 2 klare Lys i Sigte og umiddelbart efter saas en mørk Banke. Roret blev straks lagt Stb. og Maskinen kastedes fuld Kraft Bak. men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig S. for Snogebæk. D. $\frac{25}{5}$ Kl. $9^{1/2}$ blev Skibet bragt flot efter at ca. 10 Tons at Ladningen var lægteret.

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

117. 3^m Sk. Hertha af Marstal, 200 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Cadix med 315 Tons Salt.Havareret d. $\frac{16}{11}$ 28 i Biskaya.Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{11}$ 28.

Kl. 15, medens H. laa underdrejet under en VSV.-lig Storm, tog skibet svære Søer over, hvorved der skete en Del ovenbords skade.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

118. S/S Hjortholm af Aalborg, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.Brand om Bord $\frac{18}{6}$ 28 i Frederikshavn.Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{20}{6}$ 28.

Kl. 10, medens H. laa i Tørdok, hvor man var i Færd med at brænde Nagler af H.s Side ved Lamperummet og Malerskabet, opstod deV Ild i disse Rum. Brandvæsenet blev straks tilkaldt og Kl. 11 var Ilden slukket.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved, at Varmen fra Autogenskæreapparatet og den ophedede Plade har antændt Træværket indenfor.

119. S/S Holland af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.a) Kollideret d. $\frac{6}{5}$ 28 i DanzigSøforklaring i Danzig d. $\frac{8}{5}$ 28.

Kl. 10. medens H. laa fortøjet mellem Pælene ved Neufahrwasser paa anvist Plads ved Siden af S/S

»Ida Blumenthal«, maatte Forfortøjningerne slækkes op, fordi I. B. skulde forhale. Forinden havde man ladet gaa Bb.s Anker. Under Forhalingen tørnede I. B. mod Bb.s Side af H.s Bak, hvorved den øverste Plade paa Agterkant af Bakken blev beskadiget.

Anm. Søforhør fra I. B. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $11/12$ 28 paa Themsens.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/12$ 28.

Kl. 14^{45} medens H. under Assistance af Lods var i Færd med at bakke ud fra Christie Wharf, blev Skibet af Strømmen ført ned paa en Bøje, hvori 3 Lægttere var fortøjet. H. tørnede Bøjen samt den ene Lægter, og Lægternes Fortøjninger sprængtes.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

120. 3^m Sk. **Hoppet** af Mariehamn, 167 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Brahestad til Rødby Havn med Tømmer

Grundstødt d. $2/7$ 28 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/7$ 28.

Under Indsejlingen til Rødby Havn grundstødte H. i V.-Siden af Løbet. Skibet blev d. $4/7$ bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være den Omstændighed, at Føreren forsøgte at holde paa Havnen uden Lods, og at han under Indsejlingen tog forkert af Bøjen, der er udlagt paa den V.-lige Side af Indløbet,

121. Sk. **Ida** af Halmstad, 83 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Fyr og Eg.

Grundstødt d. $2/11$ 28 ved Møens S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/11$ 28.

Kl. 14^{30} grundstødte I., der var fundet tæt under Møens Kyst, flydende paa Lasten og forladt af Mandskabet og som var under Bugsering af 2 Fiskerbaade, udfor Klintholms Havns vestlige Havnemole. D. $3/11$ Kl. ca. 1^{30} blev Skibet bragt flot af en Bjergningsdamper.

122. M/Gl. **Immanuel** af Hou, 49 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Fredericia med ca. 70 Tons Kalksten.

Sunket d. $8/2$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $12/2$ 28. Søforklaring i Storehedinge d. $1/3$ 28. Søforhør i Storehedinge d. $11/5$ 28.

I. laa under en haard SV.-lig Kuling opankret i Nærheden af Bøgenakken i Bøgestrømmen. Lidt efter Middag gik Besætningen — 2 Mand — i Land for at proviantere. Da de efter ca. 1 Times Forløb kom tilbage, var I sunket. D. $27/22$ blev I. hævet og indslæbt til Faxe Ladeplads.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den i Farvandet værende Is har givet Skibet en Lækage.

123. S/S **Inga** af Kjøbenhavn, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Trångsund til Jacobstad med Træ.

Grundstødt d. $27/10$ 28 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $6/11$ 28. Søforklaring i Stockholm d. $8/11$ 28.

D. $26/10$ Kl. 12^{30} passeredes tæt om Revelsten F.S., Log 7. Herfra styredes retv. S. 84° V. Vejret, der var diset, blev nu tæt Taage, hvorfor Farten mindskedes og Taagesignaler blev afgivet. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 16, Log 37, 34 Fv.; Kl. 17^{30} , Log 47,5, 28 Fv.; Kl. 18^{45} , Log 58, 31 Fv.; Kl. 20^{50} , Log 71,5, $26\frac{1}{2}$, Fv.; Kl. 22^{30} , Log 82, 31 Fv. og Kl. 24, Log 91,5, 22 Fv. D. $27/10$ Kl. 4, Log 22, loddedes 32 Fv. og Kl. 4^{45} , Log 28, loddedes 32 Fv. Kursen ændredes nu til retv. S. 72° V. Umiddelbart efter ændredes Kursen til retv. S. 70° V. og Kl. 5^{15} , Log 30, da der loddedes 40 Fv., ændredes den til retv. S. 83° V. Kl. 7, Log 42, loddedes 27 Fv., hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 43° V. Der blev nu taget følgende Loddeskud: Kl. 8^{30} , Log 54, $16\frac{1}{2}$ Fv.; Kl. 9^{35} , Log 59, 17 Fv.; Kl. 10^{15} og Kl. 10^{30} , da Loggen viste henholdsvis 61 og 62 loddedes ogsaa 17 Fv. Kl. 11^{05} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. Der forsøgtes straks at bakke Skibet af Grunden; da det ikke lykkedes, kastedes begge Ankre med 45 Fv. Kæde. Pejlinger viste, at Vandet steg stærkt i Forskibet, hvorfor begge Redningsbadene blev sat paa Vandet. Efter et afholdt Skibsraad, blev det besluttet at forblive om Bord indtil videre. I Løbet af Eftermiddagen blev der med Mellemrum afgivet Nødsignaler. Om Aftenen tiltog Dønningen og Skibet huggede voldsomt i Grunden, der bestod af Sten. Om Morgenen d. $28/10$ viste det sig, at Dækket ved Agterkant af Nr.1 Luge var bulet og en Del Nagler gaaet Ud, Forskoddet ind til Mellemdækket var bulet og arbejdede stærkt og endvidere saas en stor Bule udenbords om Stb. ved Fokkeriggen og under denne var en Plade i Yderklædningen sprunget løs. Kl. 8^{45} blev der paany afholdt Skibsraad, hvorefter det blev besluttet at forlade Skibet. Kl. 9 blev I. forladt og Kl. 13 ankom begge Baade til Söderarm. Det viste sig, at Skibet havde taget Grunden ved Ytterberget i Stockholm Skærgaard.

124. S/S **Inge Mærsk** af Svendborg, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Træ.

Tørnet Grunden d. $19/1$ 28 i Manchester Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $20/1$ 28.

Kl. 11^{45} blev der fra I. M., der havde Lods om Bord, givet Signal til Norwich Road Bridge om at aabne for Passage. Signalet besvaredes fra Broen, og I. M. gik frem med saa langsom Fart som muligt. Da Broen ikke blev aabnet, blev Signalet gentagne to Gange. I. M. var nu kommet saa tæt paa Broen, at Passage var

umulig, begge Ankre kastedes og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Skibet svingede Stb. over, og rørte Grunden paa Stb.s Side.

Anm. Aarsagen til Uheldet fremgaar af det ovenfor anførte.

125. S/S Irene Maria af Esbjerg, 1862 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Port Gentil til Bordeaux med Træ.

Mistet Dækslast d. $22\frac{2}{3}$ 28 i Atlanterhavet, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Bordeaux d. $30\frac{2}{3}$ 28.

Kl. 12 da I. M. befandt sig paa gisset $41^{\circ}10'N$. Brd. $9^{\circ}25'$ V.Lgd., friskede Vinden fra VSV. til Storm med orkanagtige Byger samtidig med, at der rejste sig en svær V.-lig Dønning. Kl. 19 tog Skibet to paa hinanden følgende svære Overhalinger, hvorved en Surring paa Agterdækket sprængtes, og nogle Logs — antagelig 4 — faldt over Bord, endvidere forskubbedes en Del af Dækslasten til Stb., hvorved Skibet fik ca. 12° Stb.s Slagside. I. M. drejedes til for langsom Maskine, og Mandskabet gik i Gang med at surre Dækslasten saa godt som muligt. D. $23\frac{2}{3}$ Kl. 8 blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Corcubion Bugt, hvortil der var ca. 30 Sm., for at omstuve og sikre Dækslasten. Skibet ankom hertil uden yderligere Uheld Kl. 15^{10} .

Anm. Aarsagen til Uheldet fremgaar af det ovenfor anførte.

126. M/Kt. Ivigtut af Kjøbenhavn, 85 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Västervik med Egetræ.

Grundstødt d. $5\frac{1}{3}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandindberetning dat. $9\frac{1}{3}$ 28. Søforklaring i Västervik d. $19\frac{1}{3}$ 28. Søforklaring i Randers d. $26\frac{1}{5}$ 28.

Kl. 11^{45} pejledes Ølands Norra Udde Fyr i V.t.S., gisset Afstand 6 Sm. Vejret var diset, til Tider taaget. Fra denne Plads styredes NV.t.N. $\frac{3}{4}N$., Farten blev anslaaet til $6\frac{1}{2}$ Knob. Kl. 15^{15} sattes Lodsflag og Farten reduceredes. Kl. 15^{45} kom Land i Sigte 2 Str. om Bb. Der fortsattes med forskellig Fart nærmere Land, men da det disede Vejr umuliggjorde at faa en Stedbestemmelse, ændredes Kursen til NNØ. Kl. 16 kom Storkläppens Fyr i Sigte. I. holdtes gaaende ved Fyret for at afvente Lods. Kl. ca. 18^{30} klarede Vejret op, og det blev besluttet at søge ind i Fyrinien til Indsejlingen til Västervik. Storkläppens Fyr pejledes i N.t.V. $\frac{1}{2}V$., gisset Afstand 1 Sm. Herfra styredes S. Kort efter tog I. Grunden paa Bredgrunden og blev staaende. Ca. 20 Minutter senere kom Lodsens om Bord, og det forsøgtes at bringe Skibet flot ved Hjælp af Lodsbaaden, hvilket imidlertid mislykkedes. Der tilkaldtes Assistance af en Bjærgningsdamper, og d. $7\frac{1}{3}$ efter at en Del af Dækslasten var losset, blev J., der var blevet læk, bragt flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes det disede Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Farvandet Afmærkning ikke var i Orden paa Grund af Isforholdene.

127. M/Sk. Jane af Løgstør, 34 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Løgstør til Struer med Passagerer.

2 Passagerer faldet over Bord og druknet d. $22\frac{2}{7}$ 28 i Limfjorden.

Søforhør i Skive d. $14\frac{1}{8}$ og i Løgstør d. $5\frac{1}{9}$ 28.

Kl. ca. 12, da J. var ca. 1000 Fv. SV. for Lundø Hage Kosten, kravlede tre Passagerer op i Jollen, der var anbragt uden Hækdavider. Stroppen om den Bb.s Blok brækkede, og de paagældende Passagerer faldt over Bord. Fartøjet blev straks vendt og Jollen sat paa Vandet; men forinden man naede hen til de overbordfaldne, var to af disse — Holger og Lauritz Christensen Hviid at Ullits forsvundne, og al Eftersøgning viste sig forgæves.

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

Anm. 2. Der blev rejst Tiltale mod Skibets Fører som sigtet for Overtrædelse af Bestemmelserne i Loven om Tilsyn med Skibe ved uden gyldig Fartshjemmel at have sejlet med Passagerer. Sagen afgjordes ved, at Føreren vedtog en Bøde paa 50 Kr.

128. S/S Jelling af Kjøbenhavn, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Afrika til Hamborg med Palmekærner.

Tørnet en Trædolfin d. $1\frac{1}{9}$ 28 i Hamborg.

Søforklaring i Hamborg d. $4\frac{1}{9}$ 28.

Kl. ca. 3, da J., der assisteredes af Lods og 2 Slæbedampere, befandt sig ved Indsejlingen til Sejlskibshavnen, tørnede Skibet med Agterenden mod en Trædolfin. hvorved Varpeklampen paa Poopen, Hækpladen, Dæksvinklen. 2 Solsejlsstøtter og Gelænderet bøjedes. Endvidere blev Roret vredet ud til Stb., Rorkvadranten bøjet og Stb.s Stopklods bortrevet.

129. M/Sk. Jenny af Masned Sund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Rejse fra Travemünde til Bogø med 70 Tons Briketter

Sprunget læk og sunket d. $21\frac{1}{6}$ 28 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Kørsør d. $27\frac{1}{6}$ 28. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $23\frac{1}{7}$ 28.

Kl. 11 afgik J. fra Travemünde. Vinden var NV., stiv Kuling. Kl. 12 blev der slaet læns. Kl. 16 blev Pumpen atter prøvet, og efter en halv Times uafbrudt Pumpning blev Vandstanden pejlet og der fandtes da $10''$ Vand i Agterskibet; der blev derpaa pumpet yderligere en halv Time og pejlet; Vandet var da steget til $16''$ i Maskinrummet. Kursen, der hidtil havde været NØ.t.Ø., blev nu ændret til NØ. i den Hensigt at forsøge at sætte Skibet paa Grund ved Sandbankerne SV. for Gedser. Saaledes fortsattes til Kl. 19, men trods ihærdig Pumpning var Vandet i Skibet paa dette Tidspunkt steget til $20''$. Kursen blev da atter ændret og sat mod den tyske Kyst. som saas i SSØ.-lig Retning Da der Kl. 19^{30} var $30''$ Vand i Lasten og det Maatte befrygtes, at Skibet kunde synke naar som helst, blev Jollen sat i Vandet og alt gjort klar til at for-

lade Skibet. Kl. 20 var Vandet steget til 3'. Besætningen gik da i Jollen og blev liggende i Nærheden af Skibet, indtil dette Kl. 21 kæntrade og sank. Besætningen roede derefter ind mod den tyske Kyst som naaedes d. $\frac{22}{6}$ Kl. 3.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

130. 3^m Sk. **Jens Nielsen** af Thurø, 195 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Yarmouth til Hull med 280 Tons Sand.

Tørnet Kajen d. $\frac{24}{4}$ 28 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{30}{4}$ 28.

Kl. 20 under Indsejlingen til Albert Dock, tørnede J. N., der var assisteret af Lods og Slæbebaad, Kajen med Stb.s Bov, hvorved Stb.s Skanseklædning blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen angives at være, at Slæbebaaden trak for stærkt Stb. over.

131. S/S **Jessie Mærsk** af Svendborg. 1972 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Manchester med Træ.

Kollideret d. $\frac{9}{2}$ 28 i Manchester Ship Canal.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{13}{2}$ 28.

Kl. 8¹⁵, da J.M., der havde Lods om Bord og hvis Maskine gik meget langsomt, var ved Reincorn-bay-Bye, passeredes en modgaaende Damp. Herunder tørnede J. M. let imod en Lægter »Mountainees«, der laa fortøjet ved Siden af to andre Skibe. M. blev let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

132. M/S **Johanne** af Fredericia, 32 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tunø til Fredericia med Rall.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{27}{6}$ 28 i Lille Bælt.

Indberetning dat. $\frac{29}{6}$ 28. Søforhør i Fredericia d. $\frac{18}{7}$ 28.

Kl. 16 sprang J. pludselig læk, og sank ca. 600 m fra Land ved Barritskov. Besætningen — 3 Mand — reddede sig i Land i Skibets Pram.

133. Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Skutskär til Svendborg med Træ.

Sprunget læk og havareret d. $\frac{13}{12}$ 28 i Østersøen.

Søforklaring i Kalmar d. $\frac{22}{12}$ 28. Svensk Indberetning dat. $\frac{22}{12}$ 28.

Kl. 7³⁰ lettedes fra en Ankerplads ved Dalarö. Det blæste en NØ.-lig Brise og Vejret var klart. Kl. 13³⁰ passeredes Landsort, og der styredes nu misv. SSV. mod Ølands Norra Udde. I Løbet af Eftermiddagen friskede Vinden, og Kl. 17 førte J. Stagfok og Skonnertsejl. Da der Kl. 19 skulde pumpes læns, viste det sig umuligt at faa Skibet læns, og efter at have pumpet ca. 1 Tomme, pejledes ca. 15" Vand. Det blæste nu en haard Storm med Sneykning. Kl. 24 tog Skibet en svar Braadsø over, der skyllede Jollen over Bord og havarede Stb.s Baadsdavid. Skonnertsejlet bjærgedes og Pumpen holdtes gaaende uafbrudt. D. $\frac{14}{12}$ Kl. 7 passeredes Norra Udde. Kl. 10 sattes Storsejlet samt Skonnertsejlet med eet Reb. Kl. 13 var J. sunket saa dybt, at Vandet stod 2 Fod over Dækket, og da Vejret atter blev snetykt, blev det besluttet at ankre ved Elleklint N. for Borgholm. D. $\frac{16}{12}$ blev J. af en Bjærgningsdamp bugseret til Kalmar.

134. 3^m M/Sk. **Johanne te Velde** af Delfzyl, 323 Reg. T. Br. Bygget 1921. Paa Rejse fra London til Aalborg med Hørfrokager.

Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 28 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{23}{1}$ 28.

D. $\frac{13}{1}$ Kl. 8³⁰ forsøgte J. t. V. at forcere Isen i Langerak. Da det ikke lykkedes opankredes i isfrit Vand. D. $\frac{14}{1}$ Kl. 4 drev Isen mod Skibet, der blev presset paa Grund. Kl. ca. 12 blev Skibet taget af Grunden af en Bugserdamper og indslæbt til Aalborg, hvor der fortøjedes Kl. ca. 14. Ved senere Eftersyn viste det sig, at 12 Spanter om Stb. var knækkede.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

135. S/S **Josey** af Kjøbenhavn, 2651 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{31}{8}$ 28 i Maracaibo; kondemneret.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{4}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{15}{4}$ 29.

Kl. ca. 17³⁰ opdagedes Røg fra Nr. 2 Last. Der blev straks slaaet Alarm og det viste sig, at der var Ild i Nr. 2 Underlast om Stb., der var halvt fyldt op med Pæle, imprægnerede med Creosot. I Løbet af faa Minutter havde Ilden grebet voldsomt om sig, og da Vinden drev Ild og Røg over mod Bb., var det umuligt at angribe Ilden fra denne Side. Der styrtedes Cement ned i Lasten for at dæmpe Ilden, samtidig med, at Lasten blev sat i direkte Forbindelse med Søen. Kl. 19¹⁰ blev der givet Skibet Ordre til at forlade Broen, hvor det laa fortøjet. Fortøjningerne blev kappede, og ved Hjælp af egen Maskine samt en Slæbedamper manøvreredes Skibet, hvis Kahyt. Bestiklukaf og Kommandobro paa dette Tidspunkt stod i Brand, ud paa Bugten. Paa Grund af Ilden var det umuligt at opholde sig paa Broen, Maskinen blev stoppet og et Varpanker lagt ud agter. Kl. ca. 21 var Forskoddet saa ophedet, at det var umuligt at opholde sig paa Fyrpladsen; Fyrene blev trukne og Pumpen holdtes gaaende saa længe der var Damp. Ilden blev nu bekæmpet fra Baaddækket, og i Løbet af Aftenen lykkedes det at begrænse den til Underlasten og Mellemdækket For. D. $\frac{1}{9}$ Kl. 2 opdagedes Ild i Stb.s Underbunker. Kl. 19 var den slukket ved Hjælp af Skibets Slinger, der atter var kommet i Brug. Der pumpedes stadig Vand i Forlasten indtil d. $\frac{2}{9}$ Kl. 4. da Lasten var over halv fuld. D. $\frac{3}{9}$ om Morgenen opstod der atter Ild i Forlasten; Ilden blev dog bekæmpet i Løbet af Formiddagen. D. $\frac{2}{10}$ blev J. kondemneret.

Anm. Aarsagen til Branden er ukendt.

136. B/B **Juno** af Kjøbenhavn, 79 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.Kæntret d. $10/8$ i Sundet, 2 Omkomne.Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/8$ 28.

Kl. 10^{35} løb J. langs Siden af S/S »Ranchi« af Newcastle, der befandt sig ved Stubben, for at assistere dette Skib i Havn. J. fik en Slæber fra et Klyds midtskbs. agter. Da Slæberen var sat fast, blev der sat en Nedriders paa, men forinden denne var helt nede, totnedes Slæberen, hvorved Nedrideren, der var ny, sprængtes. J. faldt derved tværs og krængede stærkt over. Det forsøgte at lade Slæberen gaa, men da Slæbekrogen var kommet i Bekneb mod Kedelskoddet, kunde Slippeapparatet ikke virke. J. krængede nu saa stærkt over, at der kom Vand ind gennem Fyrpladsdøren, der stod aaben. Umiddelbart efter brækkede Slæberen, hvorpaa J. rettede sig op og sank øjeblikkelig. Tre Mand af Besætningen og en Passager blev bjærgede af tililende Fartøjer, medens Maskinmester A. Christensen af Kjøbenhavn og Dreng A. Petersen af Breinede omkom.

Anm. Aarsagen til Kæntringen fremgaar af det ovenfor anførte.

137. M/S **Justitia** af Hamborg, 94 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing F. med 121 Tons Majs.Grundstødt d. $3/9$ 28 i Smaalandsfarvandet.Strandingsindberetning dat. $7/9$ 28.

Kl. 11 grundstødte J. i klart Vejr paa Avernakke-Hage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibets Fører har antaget de tilstedeværende Sømærker for at være Fiskerbaade.

138. M/Jt. **Kamilla** af Frederikshavn, 20 Reg.T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Källarholmen via Grebbestad i Ballast.Grundstødt og forlist d. $18/12$ 28 ved Sveriges V.-Kyst.Svensk Strandingsindberetning dat. $21/12$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $8/1$ 29.

Kl. 22 var K. i Nærheden af Branskär Fyr; da Føreren paa Grund af det mørke, overskyede Vejr ikke turde holde ind før det blev lyst, styredes mod Vaderö. Da imidlertid Vinden var tiltagende, besluttedes det at søge Havn i Havnstensmund, hvorfor der styredes NV.t.V. indtil Havsten Fyrene kom overet, da Kursen ændredes til NNØ. Kl. ca. 23 løb Skibet paa et Undervandsskær (Svearne) og huggede haardt flere Gange, hvorved det blev læk og hurtigt fyldtes. Besætningen — ialt 3 Mand — bjærgede sig op paa et tørt Skær tæt ved Strandingsstedet, hvorfra den blev afhentet næste Morgen af en Fisker. Skibet blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage; at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at K. for tidligt holdtes ind i Havstenmunds Ledefyrlinie, der først maa tages efter at Morsø er passeret.

139. MFf. **Kathrine** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.Kollideret og forlist d. $29/1$ 28 i det irske Hav.Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $20/4$ 28.

Kl. 4^{40} , medens K. paa Grund af Taage laa til Ankers paa Bahama-Bank ved Isle of Mann, blev Skibet paasejlet af S/S »Thistle« af Glasgow. K. fik et stort Hul i Forskibet og sank. Besætningen blev bjærget om Bord i T.

140. Ff. **Kattegat** af Frederikshavn. 46 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Sverige med Fisk.Strandet og forlist d. $22/11$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22/11$ 28. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $30/11$ 28. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $8/12$ 28.

D. $21/11$ Kl. ca. 18 opankredes K. paa Grund af diset Vejr for Stb.s Anker paa Indersiden af Rimmen i ca. $21/2$ Fv. Vand. I Løbet af Aftenen blæste det op til en S.-lig Storm. K. gik i Drift, hvorfor Bb.s Anker kastedes, og da Fartøjet stadig drev, sattes Motoren i Gang. D. $22/11$ Kl. ca. 1^{30} huggede K. flere Gange i Grunden. Det viste sig derefter, at Skibet var læk, og skønt baade Haand- og Maskinpumpen holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og Kl. ca. 4 stoppede Motoren paa Grund af Vand i Motorrummet. Efter et afholdt Skibsraad, blev det besluttet at sætte K. paa Land, og Kl. ca. 5 blev Ankrene stukket fra og Stagfokken sat. Ca. 5 Minutter efter tog Skibet Grunden udfor Vorsaa. Skibet fyldtes straks med Vand, og Besætningen gik i Prammen og roede i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

141. Gl. **Karla** af Aarhus. 18 Reg. T. Br. Paa Stenfiskeri Aarhusbugten.Strandet og forlist d. $24/11$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.Strandingsindberetning dat. $24/11$ 28. Strandingsforretning d. $24/1$ 28. Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $29/11$ 28.

D. $23/11$ Kl. ca. 17 opankredes K. under en haard SSV.-lig Kuling i Læ af Ahlhage. Kl. ca. 20 syntes Fartøjet al være i Drift, hvorefter det andet Anker kastedes. I Løbet af Natten friskede Vinden til Storm, og d. $24/11$ Kl. ca. 7^{30} gik K. atter i Drift. Kl. ca. 8 tog Skibet Grimden ca. 800 m NV. for Vibæk. Besætningen — Mand — vadede i Land. K. blev Vrag.

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

142. S/S **Kejserinde Dagmar** af Kjøbenhavn. 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Dakar til Kaolack.Kollideret d. $16/5$ 28 i Kaolack.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{3}{10}$ 28.

Kl. ca. 10⁴⁵, medens K. D., der havde Lods om Bord, manøvreredes langs Siden af S/S Polarhavet af Kjøbenhavn, tog Skibet Grunden, hvorved Boven slog ud til Stb. Skønt begge Ankre kastedes og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, tørnede K. D.s Bov mod P.s Bb.s Side udfor Nr. 3 Luge. Begge Skibe blev en Del beskadiget. Under et d. $\frac{8}{11}$ 28 i Kjøbenhavn afholdt Søforhør har P.s Besætning forklaret, at P. laa fortøjet paa anvist Plads, da K. D. skulde langs Siden. Kollisionen skete som ovenfor anførte.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

143. M/S **Klaraborg** af Nya Varvit, 80 Reg. T. Net. Paa Rejse fra Skoghall til Fredericia med Træ.

Grundstødt d. $\frac{5}{7}$ 28 ved Samsø.

Søforklaring i Fredericia d. $\frac{18}{7}$ 28.

Kl. 15 tog K. Grunden lidt N. for Koldby Kaas under en Stagvending. Motoren var tidligere havareret og ubrugelig. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af Fiskere.

Anm. Føreren angiver, at Aarsagen til Grundstødningen var Strømsætning.

144. Ff. **Klitboen** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeplads i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{12}{8}$ 28 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{9}$ 28.

Kl. 17, medens Vaadtovene blev løbet ud paa en Fiskeplads 92 Sm. NV. af Hornsrev F.S., faldt Fisker Viktor Christensen Torbensens af Esbjerg, der stod agter om Bb. for at holde Vaadtovene klare af Pullerten, over Bord. Da Koblingen var brændt sammen, kunde Maskinen ikke bakke, hvorfor Roret blev lagt haardt Bb. samtidig med, at det øvrige Mandskab blev kaldt paa Dækket. Inden Fartøjet var manøvreret tilbage til den overbordfaldne, var han forsvundet, og al Eftersøgning viste sig at være forgæves.

Anm. Om Aarsagen til Ulykken er intet oplyst.

145. S/S **Knud** af Kjøbenhavn, 1944 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Manchester med Træ og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{14}{7}$ 28 i Sundet.

Indberetning fra Konsulatet i Manchester dat. $\frac{27}{7}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{8}$ 28.

Kl. 22²⁰ afgik K. fra Larsens Plads. Da den nordligste Bøje i Havnen passeredes, bemærkedes en modgaaende Dampers udenfor Bølgebryderen, visende grønt Lys. Fra K. blev der med Dampfløjten givet en lang Tone, og umiddelbart efter en kort Tone, hvorefter Kursen sattes tæt mod den østlige Bølgebryder. Da det modgaaende Skib stadig viste grønt, blev der med Dampfløjten atter givet en kort Tone, der besvarede med 2 korte Toner. K.s Ror blev lagt haardt Stb., og da det andet Skib var passeret, lagdes Roret haardt Bb.; men umiddelbart efter — Kl. 23⁰⁵ — tog Skibet Grunden paa Stubben og blev staaende. D. $\frac{15}{7}$ Kl. 6³⁰ kom Skibet flot med Assistance af en Bugserbaad.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

146. 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Gefle til Alicante med Træ.

Grundstødt d. $\frac{26}{12}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Stockholm d. $\frac{3}{1}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{2}$ 29.

Kl. 14³⁰ pejledes Almagrund F.S. i misv. NV.t.V. Da Skibet paa Grund af haard SV.-lig Kuling ikke kunde avancere, blev det besluttet at søge ind til Sandhamn. Kl. 16¹⁵ passeredes Revingsund Lysbøje, og der styredes i Fyrlinien ned mod Sandhamn, idet der blussedes efter Lods. Kl. ca. 16³⁰ saas Lodsbaaden kommende ud i Fyrlinien. Da K. nærmede sig Lodsbaaden, syntes der at være Fare for en Kollision, hvorfor Roret blev lagt haardt Bb. Herved kom K. udenfor Fyrlinien, hvorfor Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med at man lod gaa først Bb.s og derefter Stb.s Anker, men umiddelbart efter tog K. Grunden i Farvandet Stb.s Side og blev staaende. Da Skibet, der var blevet læk i Forskibet og Lasten, krængede haardt Stb. over, gik Besætningen om Bord i Lodsbaaden. D. $\frac{30}{12}$ Kl. 14³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampers og efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes det haarde Vejr i Forbindelse med den Manøvre, der blev foretaget for at undgaa en Kollision med Lodsbaaden.

147. S/S **Kronborg** af Kjøbenhavn, 3525 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Kollideret d. $\frac{16}{11}$ 28 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{11}$ 28.

Kl. 13³⁰ medens K. under en orkanagtig Storm at SV. laa fortøjet i Queens Dock, kom græsk S/S »Pontos«, der laa fortøjet i Bøjerne i Dokken i Drift og drev ned paa K., hvorved dette Skib fik nogen udenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

148. S/S **Kullen** af Gøteborg, 246 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Bandholm med 560 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{23}{12}$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{12}$ 28.

Kl. 15 grundstødte K. under Regndis NØ. for Femø paa Ø.-siden af Stenøre. D. $\frac{24}{12}$ KL 21 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

149. M/Sk. **Käthe Marie** af Hamborg, 160 Reg. T. Br.

Strandet d. $\frac{24}{12}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst; 1 Mand omkommet.

Søforhør i Sønderborg d. ³¹/₁₂ 28.

K. M., der laa opankret ved Madshavn paa Augustenborg Fjord, gik Kl. ca. 17 — medens hele Besætningen var i Land — i Drift med Ankeret som Følge af opfriskende Kuling af SV. og drev paa Grund ved Augustenborg Slotspark. Føreren — Marius Petersen, der havde faaet Underretning om Strandingen — roede straks tilligemed Besætningen, der bestod af 2 Mand, om Bord i Skibet for at forsøge at bringe det flot. Under Arbejdet med at føre et Varpanker ud fyldtes Jollen af en Sø og sank, og de ombordværende — Føreren og den ene Mand af Besætningen — faldt i Vandet; de svømmede hen imod Skibet, men Føreren gik kort efter til Bunds og druknede, medens Sømanden i stærkt forkommen Tilstand naaede Skibet, hvor han blev bjerget om Bord. K. M. blev d. ²⁸/₁₂ bragt flot af en Motorbaad og slæbt til Sønderborg.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

150. M/S **Lalandia** af Kjøbenhavn, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Kollideret d. ¹⁶/₄ 28 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₄ 28.

Kl. 22⁴⁰, da L. var i Nærheden af Gedser F.S., kom en Dampers Toplanterne i Sigte forude om Bb. Kl. 23⁰² kom Dampers grønne Sidelanterne i Sigte. Kl. 23⁰⁸, da der syntes Fare for Sammenstød, blev L.s Ror lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner i Fløjten. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Gladiator« af Hamborg, havdes om Stb., hørtes fra det en kort Tone i Dampfløjten, hvorefter dets røde Sidelanterne kom i Sigte. L.s Maskiner blev kastede Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. ca. 23⁰⁹ — ramte L.s Stævn G.s Bb.s Side ret ud for Broen. L.s Maskiner blev stoppede, og ved Hjælp af en Stormlejder kom G.s Besætning op paa L.s Bakke, hvorefter Skibene gled fra hinanden. Fra L. var der imidlertid sat en Baad paa Vandet, og da det viste sig, at G.s 2. Maskinmester savnedes, roedes Baaden over til G. Da dette Skib laa med Fordækket under Vand og syntes at ville synke, blev der roet tilbage til L. G. flød imidlertid længere end ventet, hvorfor Baaden atter roedes derover; men umiddelbart efter — Kl. 23⁴² — sank G.

Af den af G.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at G. var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kiel, da man Kl. 21²⁵ passerede Gjedser F.S. tæt om paa Stb.s Side. Herfra styredes misv. V.t.N. Kl. ca. 23 kom en modgaaende Dampers Toplanter i Sigte ca. 1 Str. om Stb. Der var ingen Skel i Toplanterne og da Sidelanterne kom i Sigte, saaes snart begge, snart den røde og snart den grønne Sidelanterne. Til sidst saaes kun den grønne Sidelanterne, hvorfor G. bibeholdt sin Kurs og Fart, indtil Dampers røde Sidelanterne pludselig kom i Sigte. Roret blev da straks lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være L., havdes om Bb., kom dets grønne Lanterne atter i Sigte, hvorfor der atter blev givet en kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret fra L. med 2 korte Toner, hvorfor der fra G. atter blev givet 1 kort Tone. L. fortsatte sin Bb.s Drejning, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er sket som Følge af, at L. ikke holdt sin Kurs.

151. M/Sk. **Laura** af Nykøbing M., 66 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Skarrehave med Kulsmuld og Stykgods.

Sprunget læk og forlist d. ²/₃ 28 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. ⁵/₃ 28. Forlisanmeldelse dat. Nykøbing M. d. ¹⁴/₃ 28. Indberetning dat. ¹²/₄ 28.

Kl. ca. 8 afgang L. fra Nykøbing M. Det blæste en flov SØ.-lig Brise. Da Kosten paa Holmflak var passeret, begyndte Skibet pludselig at krænge Bb. over. Det viste sig, at der stod Vand i Motorrummet op til Motorens Svinghjul. Da det var umuligt at holde Skibet læns ved Hjælp af Pumpen, blev Kursen sat mod Egerslev Havn, hvortil der var ca. 2 Sm. Udenfor denne Havn blev L. løbet i Vinden, medens Sejlene bjærgedes. Under Arbejdet hermed begyndte Skibet at synke med Forstævnen, hvorfor Besætningen gik i Jollen. L. sank i Løbet af ca. 5 Minutter.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

152. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Odense med Kul.

Kollideret d. ¹⁰/₁₁ 28 paa Oncefloden.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁴/₁₂ 28.

Kl. 19⁵⁵, da L. M., der havde Lods om Bord, var en Skibslængde fra Blacktops Mole, hvor Skibet skulde fortoje, passerede et andet Skib — S/S »Irweli« — der ogsaa skulde ind til Molen, forbi L. M. Herved mistede L. M. Styret og tørnede med Stb.s Bov imod Bb.s Laaring af en ved Molen liggende Damper — S/S »River Ribble« — hvorefter L. M. tørnede med Stb.s Side imod I.s Bb.s Bov. L. M. fik Stb.s Lønning og Davider beskadiget.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

153. M/Sk. **Leda** af Nykøbing F., 53 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing F. med ca. 40 Tons Stykgods.

Grundstødt d. ³/₄ 28 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Straudingsindberetning dat. ⁷/₄ 28. Søforklaring i Maribo d. ²⁰/₄ 28.

Kl. 14 passeredes Drogdens F.S. Herfra styredes SSV.¹/₂V Kl. 15 blev Vejret taaget, og Farten reduceredes. Kl. 16 stoppedes Motoren, og der loddedes 12 Fv. Vand. Da Taagesignal fra Stevns ikke hørtes, fortsattes Rejsen med mindsket Fart, idet der med faa Minutters Mellemrum blev taget Lodkud. Kl. 16³⁰ aftog Vanddybden pludselig, L. drejedes straks Bb. over, men i det samme tog Skibet Grunden og blev

staaende, som det senere viste sig paa Kalkgrunden. D. $\frac{4}{4}$ Kl. 7 kom L. flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 4 Tons af Ladningen var blevet lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldtes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Nykøbing F. til Bandholm. Tom.

Grundstødt d. $\frac{11}{4}$ 28 i Guldborgsund.

Søforklaring i Maribo d. $\frac{20}{4}$ 28.

Da L. under haard Ø.-lig Kuling befandt sig ud for Hjelm, kom der Tang i Skruen, hvorfor denne blev koblet fra. Motoren gik nu i Staa, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{15}{4}$ Kl. ca. 11 kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

154. M/Sk. **Lilli** af Rudkjøbing, 70 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Randers til Frederiksværk med 75 Tons Støbesand.

a) Havareet d. $\frac{26}{5}$ 28 i Kattegat.

Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{8}{6}$ 28.

Kl. ca. 22, da L. under en haard NV.-lig Kuling var ved Hesselø, bjærgedes Topsejlet. For at faa dette Sejl klart af Storsejlet, luvendes til Vinden. I det samme knækkede Fokkemasten i Salingen, og Stangen knækkede Storstangen i Faldet.

b) Grundstødt d. $\frac{27}{5}$ 28 paa Issefjorden.

Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{8}{6}$ 28.

Kl. 0³⁰ passeredes Hundested. Paa Grund af Vind og Søb opankredes L. ikke, men holdtes gaaende ind mod Kulhusrenden, idet der stadig loddedes. Kl. 1³⁰, efter at der flere Gange var loddet 3—3 $\frac{1}{2}$ Fv. Vand, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Kogrunen S. for Hundested Havn. L. kom flot samme Morgen ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

155. Gl. **Lina Høge** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Höganäs til Sundsvan med 120 Tons Tegl og Ler.

Grundstødt d. $\frac{1}{6}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{6}$ 28. Søforklaring i Stockholm d. $\frac{14}{6}$ 28. Søforklaring i Marstal d. $\frac{8}{8}$ 28.

Kl. 2 pejledes Landsort i N., giss. Afst. 8 Sm. Det blæste Storm af NNØ., og Skibet førte klodsrebede Sejl, Klyver og fuld Stagfok. Kl. 3 besluttedes det at søge Ankerplads ved Landsort. Kl. 4 sattes Lodsflag og der krydsedes mod Landsort. Kl. 8 fik L. H. Lods om Bord. Skibet krydsede nu ind V. om Landsort efter Lodsens Kommando. Da Skibet var S. for Herrhamra gav Lodsens Ordre til at vende og falde af, hvorefter Skibet slørede indefter med 4—5 Knobs Fart. Kl. ca. 10 saa Lodsens, der stod paa Bakken, pludselig et Undervandsskær ret forude og gav Ordre til at falde, men inden Ordren kunde udføres, løb Skibet op paa Skæret og blev staaende med dybt Vand for og agter. Vejret var da klart og sigtbart. Grundstødningen fandt Sted paa Ett-Grunden S. for Ørnklubb og V. for Kråkskär. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, men kunde dog holdes læns. Lodsens gik nu i en Motorbaad, der var kommet til Stede, for at rekvirere Assistance. Kl. 19 ankom Bjergningsdamperen »Hugin« og forsøgte at bugsere L. H. agterover. Forsøget mislykkedes, idet Bugsertrossen brækkedes. Der kastedes nu ca. 15 Tons af L. H.s Last i 2 Motorbaade, hvorefter H. d. $\frac{2}{6}$ Kl. 1 trak L. H. af Grunden og bugserede Skibet til Furusund, hvor det kom paa Bedding.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Lodsens, der navigerede indefter i et Mærke bestaaende af 2 Pæle paa en lille Ø, under nogle Manøvrer for at gaa klar af nogle udlagte Garn ikke har været tilstrækkelig opmærksom paa Mærket, hvorved Skibet kom N. for dette.

156. S/S **Lituanien** af Kjøbenhavn, 6522 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Newcastle med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{13}{1}$ 28 i Newcastle Havn.

Søforklaring i Brooklyn d. $\frac{27}{1}$ 28.

Kl. 18¹⁵ under en VNV.-lig Storm fortøjedes L. ved Commissioners Pier, assisteret af Lods og Slæbedamper For og Agter. Under Arbejdet hermed kom en kraftig Byge, hvorved L. drev ud fra Kajen og med Agterenden ned mod S/S »Corcrest« af London, der laa fortøjet i Bøjerne ud for Kajen. Sidstnævnte Skib fik en Lækage og L. fik 2 Blade paa Bb.s Skrue bøjede.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

157. M/Gl. **Livingstone** af Weijern, 66 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Horsens med 100 Tons Kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{3}{4}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{14}{4}$ 28.

Kl. ca. 1 passerede L. Fænø Fyr; herfra styredes retv. NV. paa Klippehagen Fyr. Umiddelbart efter blev det taaget, Kursen bibeholdtes og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 1³⁰ tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig V.t.N. for Fænø Kalv mellem Rønshoved og Lødver Øje.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen Oplyste antage, at Grundstødningen skyldtes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

158. S/S **London** af Kjøbenhavn, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Nørre Sundby til Methil.

Tørnet et undersøisk Vrag d. $\frac{3}{2}$ 28 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{2}$ 28.

Kl. 7⁴⁵, da L. befandt sig paa 55° 50' N.Br. 2° 36' Ø.Lgd., tørnede Skibet haardt mod et undersøisk Vrag. Ved Stødet sprængtes Stopperne og Surringerne paa Ankrene, der begge rousede ud. Vraget eftersøgtes forgæves. Der loddedes 40 Fv. Vand. Skibet pejledes og fandtes tæt. Under Indhivningen af det Bb.s Anker brækkede Spillet ned, hvorfor man maatte stikke Ankeret fra sig.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

159. M/Jt. **Louise** af Nykøbing F., 47 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Travemünde til Kjøbenhavn med 4 Tons Salt.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{14}{3}$ 28 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Lübeck dat. $\frac{22}{3}$ 28. Forlisanmeldelse dat. Guldborg d. $\frac{22}{3}$ 28. Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{11}{4}$ 28.

Kl. ca. 12, da L. i friskt Vejr var udfor Damshöhe, opdagedes det, at der var ca. 2 Fod Vand i Kahytten. Kursen ændredes mod Land, medens Pumpen holdtes gaaende. Vandet steg dog stadig, hvorfor der sattes Nødssignal. Kort efter blev de ombordværende, med Undtagelse af Føreren, optaget af M/Gl. »Fremad« af Bogø og M/Gl. »Esther« af Lohals. L. holdtes stadig mod Land, men efter ca. et Kvarters Forløb gik Motoren i Staa, og Føreren blev da bjærgt af en fra F. udsendt Baad. Skibet sank kort efter ved Klosterseeschleuse, ca. 500 m fra Land.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

160. M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Barry Dock til Buenos Aires med Kul.

Kollideret d. $\frac{6}{7}$ 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{11}{7}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{9}$ 28.

Kl. 18⁴⁰ i stærkt diset Vejr kom en Dampers Toplanterne i Sigte forude $\frac{1}{4}$ Str. om Stb. i en gisset Afstand af $\frac{1}{2}$ Sm. L.s Maskiner blev straks stoppet, og da det modgaaende Skibs andet Toplys og grønne Sidelanterne umiddelbart efter kom i Sigte, blev L.s Ror lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet med to korte Toner i Fløjten. Fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Altobizkar Mendi« af Bilbao, besvaredes Signalet med 2 korte Toner med Dampfløjten. Ca. 2 Minutter senere saas begge A.M.s Sidelanterer samt Toplanterne overet, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev L.s Ror skiftet og B.s Maskine beordret Langsomt Frem. Umiddelbart efter ramte A.M.s Stb.s Bov L.s Stb.s Side udfor Agterkant af Nr. 5 Luge, hvorved Skanseklædningen blev revet op i en Længde af ca. 60 Fod.

Anm. Søforklaring fra A.M. foreligger ikke.

161. Ff. **Lydia** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{14}{1}$ 28 i Graadyb.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{26}{1}$ 28.

Kl. ca. 13^{1/2} da L. var ved Jerik Bøje, søgtes at yde Assistance til Ff. »Dannebrog« af Esbjerg, der sad fast i Isen. Under Arbejdet hermed slog Drivisen L.s Skrue fra, hvorfor Motoren ikke kunde bruges og Forbindelsen mellem Skibene maatte afbrydes. Begge Skibene drev nu med Isen, der flere Gange skruede haardt, hvorved L. fik en Lækage i Agterskibet. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb kom Skibene ud i frit Vand, og det opdagedes nu, at Vandet strømmede stærkt ind i L.s Maskinrum. Der præjedes til D. om Assistance; dette Fartøj manøvreredes hen til L. og tog Besætningen om Bord. Ca. 2 Minutter senere — Kl. 14 — sank L. ca. 1 Sm. SV.t.V. af Jerik Bøje. L. er senere blevet hævet, og det viste sig at en Planke i Agterskibet var trykket ind.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Isskruningerne.

162. S/S **Læsø** af Læsø, 180 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Jern. Paa Rejse fra Frederikshavn til Læsø med Post, Passagerer og Gods.

Tørnet Kajen d. $\frac{5}{10}$ 28 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{6}{10}$ 28.

Kl. 13 afgik L. fra Frederikshavn. Under Manøvreren ud af Havnen viste det sig umuligt at lægge Roret haardt Bb., hvorfor Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede Bb.s Anker mod Kajen, hvorved Ankeret og Klydset blev en Del beskadiget. Ved senere Eftersyn viste det sig, at Pokkenholtsbøsningerne i Rorløkkerne havde udvidet sig, hvorved Roret gik meget tungt.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

163. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1029 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Oslo til Frederikshavn med Passagerer.

1 Passager afgaaet ved Døden som Følge af et Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{6}$ 28 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{29}{6}$ 28.

Kl. 22⁵⁰ passeredes Færder. Kl. ca. 23²⁵ hørte en Passager en dump Lyd fra Hoveddækket, og ved Eftersyn fandtes en Passager Fru Walgjærtha Nielsen at Sandefjord — liggende paa Stb.s Side af Hoveddækket, med Hovedet mod Dækket og Benene op ad Skoddet foran for Trappen, der fører fra Stormdækket til Hoveddækket. Den tilskadekommende, der havde et stærkt blødende Saar i Baghovedet, blev baaret ind i 1. Klases Damesalon, hvor Saaret blev rensset og forbundet. D. $\frac{29}{6}$ Kl. 6¹⁵ afgik den tilskadekommende ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er snublet over det høje Dørtrin ved Nedgangstrappen paa Stormdækket, hvorved hun er styrtet ned ad Trappen.

164. M/S **Maagen** af Kjøbenhavn, 165 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Königsberg til Danzig med Hvede.

Havareret i Isen d. $22/3$ 28 i Königsberg-Kanal.

Tysk Indberetning dat. $23/3$ 28.

Under Arbejdet med at forcere Isen i Königsberg-Kanal fik Skibet en Læk i Forstævnen. Skibet kunde holdes læns ved egne Pumper.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Neufahrwasser til Landskrona med 225 Tons Kul.

Paasejlet d. $17/6$ 28 paa Gdingen Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $26/6$ 28.

D. $16/6$ ved Middagstid opankredes M. lidt S. for Gdingen Havn for at landsætte en syg Mand. Da det blæste Storm af NV. blev Skibet liggende for at afvente bedre Vejrforhold. D. $17/6$ Kl. 9 kom Havnevæsenets Slæbedamper »Tur« op under M.s Agterende. Fra T. varskoedes, at M. skulde flytte længere bort fra Havnen. Umiddelbart efter gik T. frem og tørnede med Stævnen haardt imod M.s Agterskib. Ved Paasejlingen fik M. Skade paa Ror og Stævnrør, samt en Bule agter. M. gik i Havn for Besigtelse.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

165. 3^m Sk. **Maagen** af Marstal, 123 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Setubal til Portheven med Salt.

Grundstødt d. $5/1$ 28 i Porthleven.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/1$ 28.

Da M., der assisteredes af Lods, Kl. 4 Eftm. var i Indsejlingen til den indre Havn, tog Skibet Grunden med Forskibet og blev staaende. Skibet kom flot af sig selv ved næste Højvande.

166. S/S **Maja** af Aalborg, 377 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Stykgods.

Grundstødt d. $22/12$ 28 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $5/1$ 29.

Kl. 16⁴⁵ afgik M. fra Aalborg. Vinden var SV., jævn Brise, og Vejret taaget. Skibet gik for langsom Maskine, og Loddet holdtes gaaende. Kl. 17⁴⁸ pejledes Bredhage Forfyr i dev. SV.t.V. $3/4$ V. og Kl. 17⁵⁷ loddedes 7 m. Kl. 18⁰⁰ nægtede Skibet at styre, og Maskinen kastedes straks Fuld Kraft Bak, men inden Bakmanøvren virkede, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $23/12$ Kl. 2³⁰ blev M. bragt flot af en Bugserbaad.

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

167. M/Tj. **Margarethe** af Hamborg, 53 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Odense med 117 Tons Rug.

Grundstødt d. $15/11$ 28 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/11$ 28.

Kl. 23 grundstødte M. under Regndis paa Albu-Triller. D. $16/11$ Kl. 14 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis i Forbindelse med Havari paa Skibets Styregrejer.

168. S/S **Margrete** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Paa Rejse fra Manchester til Oran via Swansea i Ballast.

Kollideret d. $18/5$ 28 i Swansea Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/5$ 28.

Kl ca. 8 — under Forhaling i Prince Charles Dock — blev M., der havde Lods om Bord, af et kraftigt Vindstød ført over mod »Elejsbeck Drew«, der laa fortøjet ved Kajen. M.s Anker kastedes og Roret lagdes Stb. samtidig med at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede M. mod E. D.s Klyverbom, der brækkede. E. D. fik endvidere nogle mindre ovenbords Skader og M. fik en mindre Bule ved Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen frengaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Hamborg til Boston i Ballast.

Grundstødt d. $11/12$ 28 paa Floden Witham.

Indberetning til Board of Trade dat. $12/12$ 28.

Kl. 4, da M., der havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af den gamle Kystvagstation, mistede Skibet Styret og tog Grunden. M. kom flot ved egen Hjælp Kl. ca. 13.

169. Tj. **Maria** af Hamborg, 89 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wismar til Horsens med 130 Tons Brikker.

Strandet og forlist d. $6/12$ 28 ved Langeland Ø.-Kyst.

Under en SSV.-lig Storm opankredes M. ved Tranekjær Fyr. Vinden sprang pludselig om til SSØ., hvorfor M. gik i Drift og strandede Kl. 23 ca. 300 m fra Land lidt N. for Fyret. Besætningen reddede sig i Land i Skibets Baad.

170. Tysk Kuf **Marie**. 58 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Køge med 108 Tons Majs.

Grundstødt d. $27/1$ 28 ved Møen.

Strandingsindberetning dat. $14/2$ 28.

Kl. 24 grundstødte M. i taaget Vejr ved Graaryk, Møens Klint. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

171. M/Gl. **Marie** af Aalborg, 66 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Odense med ca. 90 Tons Hampefrøkager.

Grundstødt d. $15\frac{1}{2}$ 28 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Stralsund d. $28\frac{1}{2}$ 28. Søforhør i Aalborg d. $5\frac{1}{5}$ 28.

Kl. 21 pejledes Arkona Fyr i S. Herfra smedes VNV. Vinden friskede stærkt fra SV., hvorfor Forsejlene bjærgedes og der blev taget et Reb i Storsejlet. Da ca. 3,5 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til V., der bibeholdtes indtil ca. 5 Sm. var udløbet. Det var nu Snetykning, og Kursen ændredes til S. idet Loddet holdtes gaaende. Da ca. 4 Sm. var udløbet, loddedes 9 Fv. Vand og Kursen ændredes til SV.t.V. Da Vinden var frisket til Storm med svær Sø, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at gaa tilbage til Tromper Wick for at afvente bedre Vejr. Kursen ændredes til NØ. da 3 Sm. var udløbet. Gennem Snetykningen mente Føreren at have skimtet Dornbusch Fyr; men nogen Pejling kunde ikke tages. Ca. en halv Time senere skimtedes en sort Banke om Stb. Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog M. Grunden og blev staaende, idet Skibet drejede Bb. over. Da Skibet i Løbet af nogle Minutter fyldtes med Vand, blev Baaden gjort klar, og d. $16\frac{1}{2}$ Kl. ca. 2 kom Besætningen i Land. Det viste sig, at M. var grundstødt paa Mogenort.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Snetykning og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket, efter at Kursen var ændret til NØ.

172. M/Evt. **Martha** af Egersund. Paa Rejse fra Lønsemaj til Sønderborg. Tom.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $26\frac{1}{5}$ 28 i Allsund.

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

Kl. ca. 15, da M. under en haard NNV.-lig Kuling var ca. 150 m S. for Hardsershøj, opdagede Føreren, der var beskæftiget forude, at Rorsmanden — Peder Pedersen af Broager Mark — var faldet over Bord og laa i Vandet ca. 50 m agterude. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den forulykkede og Sejlene blev firet af; Fartøjet blev derefter manøvreret tilbage til Ulykkesstedet, men den overbordfaldne var da forsvundet. Eftersøgning viste sig forgæves, og Skibet gik ind til Hardsershøj.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Efter det oplyste maa det antages, at Rorsmanden er slaet over Bord af Bommen.

173. S/S **Mary** af Esbjerg, 1824 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Bordeaux til Kalmar.

Grundstødt d. $3\frac{1}{3}$ 28 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $9\frac{1}{3}$ 28. Søforklaring i Helsingør d. $13\frac{1}{4}$ 28.

Kl. 17 passeredes Utklippan i $5\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. Herfra styredes misv. N. Kl. ca. 19⁴⁰ mødtes Is. Kl. 20 passeredes Ølands Södra Udde Fyr i en giss. Afst. af 8 Sm., og Utgrundens F.S. kom i Sigte i misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø. Isen blev efterhaanden sværere, og Kl. 21³⁰ sad Skibet en kort Tid fast i denne. Kl. ca. 22³⁰ sad Skibet atter fast i Isen ca. 900 m V. for Fyret. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at Skibet havde taget Grunden, samt at Fyret, der var antaget for Utgrundens F.S., var Garpen Fyr, i hvis røde Vinkel M. befandt sig. D. $4\frac{1}{3}$ Kl. 16⁵⁰ kom Skibet, der lækkede lidt i Nr. 1 Ballasttank, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Garpen Fyr og Utgrunden F. S.

174. M/S **Mathilde** af Lemvig, 183 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Limfjordshavne med 196 Tons Stykgods.

Kollideret og sunket d. $20\frac{1}{3}$ 28 i Sundet.

Indberetning dat. $21\frac{1}{3}$ 28. Søforklaring i Helsingør d. $27\frac{1}{3}$ 28.

Da M. passerede Kronborg kom en modgaaende Dampers grønne Lanterne i Sigte om Bb. Kursen sattes tæt om Lappe-Grundens F.S., der passeredes tæt om Stb., hvorefter der i ca. 3 Minutter styredes N. $\frac{3}{4}$ Ø. Fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Odensholm, af Gøteborg, og hvis grønne Sidelanterne stadig var i Sigte, hørtes nu 2 korte Toner i Fløjten. Signalet besvaredes fra M. med 2 korte Toner; men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev der givet 3 korte Toner med Fløjten og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bb. Fra O. besvaredes Signalet med 3 korte Toner, men umiddelbart efter— Kl. ca. 21⁵⁰ — blev M. ramt af O. om Bb. ca. 3 m fra Boven. Da der ikke syntes at være overhængende Fare for at M., der havde faaet en Lækage, skulde synke, blev det besluttet at søge ind til Helsingør. Under Indsejlingen til Havnen begyndte Vandet at stige hurtigt i M., og umiddelbart efter, at Skibet var fortojlet, sank det. M. er senere blevet bjærgt.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

175. S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Esbjerg.

Kollideret d. $20\frac{1}{8}$ 28 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $23\frac{1}{8}$ 28

Kl. ca. 16 afgik M. fra Holthusen Kaj, assisteret af Lods. Kl. ca. 16²⁰, da Skibet var tværs af Gasværket, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Las Palmas« af Oldenburg, kommende ud fra Sejlskibshavnen. Fra M., der var i Farvandets Stb.s Side, blev der med Dampfløjten givet 1 lang Tone som Advarsels-signal, og Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsom Frem Kl. ca. 16²² blev Maskinen stoppet. L. P. indhentede M., hvis Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter - Kl. ca. 16²⁵ tørnede M.s Bb.s Bov mod L. P.s Stb.s Side mellem 3 og 4

Lugen. M.s Maskine blev stoppet, men maatte atter kastes Fuld Kraft Bak for at faa Skibene klar af hinanden. M., der kun havde faaet nogle Buler i den øverste Plade, fortsatte Rejsen. Anm. Søforklaring fra L. P. foreligger ikke.

176. Ff. **Merry** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret og forladt d. $24/11$ 28 i Nordsøen; 2 Omkomme.

Strandingsforretning i Øster Oksby d. $25/11$ 28. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $6/12$ 28.

Kl. ca. 8, da M. under en VSV.-lig Storm laa underdrejset i Nærheden af Vyl F.S., kom en svær Braadsø over Fartøjet, hvorved dette kæntrade. Fartøjet kom imidlertid straks paa ret Køl, og det viste sig, at Stormasten, Lukfakappen, Redningsbaaden og Ankergrejerne samt alt løst Gods paa Dækket var gaaet over Bord. Under Arbejdet med at udbedre Skaden, blev Fisker Peter Mose Petersen skyllet over Bord af en Braadsø. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til den overbordfaldne, der saas 5—6 Fv. i Læ af M., men umiddelbart efter forsvandt han og kom ikke til Syne mere. Kl. ca. 14 lykkedes det at starte Motoren, der var gaaet i Staa paa Grund af Vand i Motorrummet; men da det viste sig, at Koblingen til Skruen var havareret, saa Skruen ikke kunde bruges, blev der sat Nødsignal. Kl. ca. 16, da M. var 300 Fv. SØ. for Lysbøjen Søren Bovbjerg Nord, blev Fartøjet observeret af Ff.»Elisabeth« af Esbjerg, der manøvreredes tæt til M.s Agerende. Ved Hjælp af Liner reddedes 2 af M.s Besætning om Bord i E., medens Fisker Peter Jensen, der uden Line sprang over Bord fra M., druknede. Kl. ca. 21 drev M. paa Grund ved Øster Oksby.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

177. M/Jt. **Meta** af Aalborg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nørresundby til Krik med Kul.

Strandet og forlist d. $12/12$ 28 i Limfjorden.

Strandingsforretning i Hurup d. $27/12$ 28. Strandingsindberetning dat. $10/1$ 29. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $28/1$ og $30/1$ 29.

Kl. ca. 17 under en stiv Ø.-lig Kuling, tog M. pludselig Grunden ved Kobberø og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at faa Skibet flot, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og roede i Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aasagen til Grundstødningen er, at Føreren har taget Fejl af Farvandets Afmærkning.

178. 3^m Sk. **Meta** af Marstal, 225 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg, Paa Rejse fra Plymouth til Herrenwick med Erts.

Kollideret og forlist d. $21/4$ 28 i Kanalen.

Indberetning fra Konsulatet i Dunkerque dat. $22/4$ 28. Søforklaring i Marstal d. $19/5$ 28. Forlisandmeldelse dat. Marstal d. $30/6$ 28.

Kl. 1^{30} , da M. i klart Vejr med en let NNØ.-lig Brise befandt sig ca. 14 Sm. S.t.V. $1/2$ V. af Bill of Portland, kom en klar Lanterne i Sigte ca. 8 Str. om Stb., og ca. 5 Minutter senere kom det andet Skibs røde Sidelanterne i Sigte. Pejlingen af de nævnte Lanterner ændrede sig ikke, og da Sammenstød syntes udgaaelig, blev M.s Ror lagt haardt Stb. samtidig med at der blev ringet med Skibsklokken. Umiddelbart efter — Kl. ca. 1^{45} — ramte det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »St. Joachim« No. 339 af Bologne, med Stævnen agten for M.s Stb.s Fokkerig, hvorved Stævnen skar sig ind i M. til ca. 2' fra Storlugen. M.s Besætning ændrede straks om Bord i S. J. og ca. 2 Minutter senere sank M.

Anm. Søforklaring fra S. J. foreligger ikke.

179. M/S **Mexico** af Kjøbenhavn, 3056 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Constance.

1 Mand dræbt og 1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $21/12$ 28 i Middelhavet.

Søforklaring i Hamborg d. $24/1$ 29.

Kl. 8 varskoedes Frokost til Matros A. Larsen, der var beskæftiget med at spule Stb.s Nr. 5 Højtank. Da den paagældende ikke svarede, gik l. Styrmand ned i Tanken, hvor han fandt Matrosen liggende med Hovedet nedad imellem Bundstokkene nedenfor Lejderen. Efter at Styrmanden havde faaet løftet Matrosen ovenpaa Bundstokkene, begyndte han at blive svimmel, hvorfor han skyndte sig op. Ungmand A. Eckwald, der imidlertid var kommet til Stede med en Kasteline, gik nu ned og satte Tampen af denne fast om Matrosen, og man begyndte at hale ham op. Da han omtrent var $3/4$ af Lejderens Højde over Bunden, var der Fare for, at han vilde glide ud af Linen, hvorfor Ungmanden gik ned paa Lejderen for at sætte Linen bedre fast. Da han ikke formaaede dette, sprang Styrmanden til Hjælp og beordrede Ungmanden op. Sidstnævnte holdt imidlertid krampagtig fast i Lejderen og vilde ikke flytte sig, og under Forsøget paa at gøre Linen bedre fast om Matrosen, gled denne ud og faldt ned i Bunden af Tanken. Styrmanden forsøgte nu at hale Ungmanden op, men da han stadig ikke vilde slippe sit Tag og Styrmanden begyndte al blive svimmel, maatte han skynde sig op. Umiddelbart efter styrtede Ungmanden ned. Der var imidlertid bragt Gasmasker til Stede, og en Mand gik ned i Tanken og slog en Line om de paagældende, der blev hevet op. Oplivningsforsøg paabegyndtes øjeblikkelig, og Ungmanden, der havde faaet et mindre Hul i Baghovedet, kom hurtig til sig selv. Der arbejdedes uafbrudt paa at kalde Matros Larsen, der havde slaet Hul i begge Sider af Hovedet, til Bevidsthed, indtil Skibet Kl. 12^{30} ankom til Algier og en Læge konstaterede, at Døden var indtraadt. Ungmanden, der tilsyneladende kun havde faaet mindre udvortes Kvæstelser, blev bragt i Land paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa efter det oplyste antages at være, at der i Højtanken endnu henstod Gasarter.

180. M/Evert **Mimi Selmer** af Hamborg, 52 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Korsør til Bogense med Salpeter. Grundstødt d. $14/2$ 28 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/2$ 28.

Kl. 9³⁰ grundstødte M. S. under Snetykning paa Holmen ved Bogense. Skibet kom flot Kl. ca. 17 ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

181. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon.

Kollideret d. 29/4 28 paa Tagusfloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 10/5 28.

Kl. ca. 17, da M., der havde Lods om Bord, var ca. 2 Sm. V. for Fort St. Julian, kom en Fiskerbaad i Sigte ca. 4 Str. om Bb. styrende tværs over Farvandet for Bb.s Halse. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 300 Fv. blev M.s Ror lagt haardt Stb. Da Fiskerbaaden, der senere viste sig at være Ff. »Frannica« af Lissabon, var omtrent ret forude, kastedes M.s Maskine Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede M. mod F.s Stb.s Side midtskibs, hvorved der fremkom et ca. 1 Fod dybt Hul. F. blev fortøjet langs Siden af M., hvorefter førstnævnte Skibs Besætning - 9 Mand - kom om Bord i M. I Løbet af ca. 15 Minutter sank F., og Fortøjningerne maatte kappes.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

182. Gl. **Montana** af Fredericia, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse med Sten.

Strandet og forlist d. 9/2 28 ved Fyens V.-Kyst.

Indberetning dat. 18/4 28. Søforhør i Assens d. 11/8 28.

M. laa opankret i Aabenraa Bugt ved Badsø, da det Natten mellem d. 8/2 og 9/2 blæste op til en V.-lig Storm, hvorfor det d. 9/2 Kl. ca. 5 blev besluttet at lette og søge en mindre udsat Ankerplads. Kort efter at Ankeret var lettet, blæste Storsejl og Stagfok i Stykker, hvorfor Fartøjet ikke kunde styres. Da Fartøjet var ca. 200 Fv. fra Land, kastedes Anker, men dette kunde ikke holde, og Kl. ca. 9³⁰ Fmd. drev M. i Land ved Avernes. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

183. S/S **Moray Firth** af Newcastle-on-Tyne, 540 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Assens med Kul og Koks.

Grundstødt d. 6/1 28 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. 11/1 28.

Kl. 7²⁰ under Snetykning befandt M. F. sig ved Kasserodde, hvor der var en Del Is. Under Arbejdet med at forcere denne kom Skibet ind paa grundet Vand, hvorfor Maskinen stoppedes. Ca. 1 Time senere var Skibet af Isen sat ind i Baaring Vig, hvor det tog Grunden og blev staaende. D. 7/1 Kl. 9 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Snetykning og Ishindringer i Forbindelse med Strømsætning.

184. Ff. **Morsø** af Hals, 16 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 25/12 28 Kattegat, forladt i Søen.

Indberetning fra konsulatet i Gøtebørg dat. 27/12 28. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 17/1 og 11/2 29.

Kl. ca. 19³⁰, da M. under en orkanagtig S.-lig Storm var i Nærheden af Anholt, søgtes at opnaa Forbindelse med en Damper, der senere viste sig at være S/S »August Pieper« af Warnemünde. Herunder tørnede M. med Stb.s Side imod A. P.s Bb.s Side, hvorved M. blev læk. Inden Skiltene fjernede sig fra hinanden, sprang en af M.s Besætning, der var paa 3 Mand, om Bord i A. P. A. P. gik til Luvart af M., og ved Hjælp af en Line, fastgjort til et Redningsbælte, opnaaedes Forbindelse mellem Skibene. A. P. tog M. paa Slæb, og det forsøgte at tætnes M.s Lækage. Efter ca. 3 Timers Bugsering blev Søen sværere, og da der var Fare for, at M. ikke kunde holdes læns, blev det besluttet at forlade Fartøjet. Den ene Mand blev bjærget om Bord i A. P. ved Hjælp af M.s Jolie, medens den anden fik en Ende om Livet og blev bjærget om Bord ved Hjælp af denne. Da det atter forsøgte at slæbe M., sprang Slæberen og A. P. fortsatte til Halmstad, hvor Skibet ankom d. 26/12 Kl. ca. 18.

Anm. Søforklaring fra A. P. foreligger ikke.

185. S/S **N. C. Monberg** af Kjøbenhavn, 2301 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Vejle med 3166 Tons Kul.

Grundstødt d. 11/11 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. 16/11 28.

Kl. 22⁴⁵ passeredes Trelleås Fyr i 1,5 Sm.s Afstand. Kursen ændredes fra misv. V. 1/2 N. til misv. VNV. Vejret blev nu diset, hvorfor Træskohage Fyr ikke kom i Sigte. Kl. 23⁰⁵ ændredes Kursen til misv. NV. 3/4 V. Kort efter blev Skibets Fart, der var ca. 10 Knob, reduceret og straks efter blev Maskinen stoppet. Umiddelbart herefter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Mørkholt's Hage. D. 13/11 Kl. 9⁵⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 50 Tons af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning

186. M. Gl. **Nanny** af Hamborg, 73 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Nakskov med 160 Tons Gødning.

Grundstødt d. 10/1 28 Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/1 28.

Kl. 9 grundstødte N. paa Ryggen N. for Albuen. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

187. S/S **Natal** af Kjøbenhavn, 4171 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Antwerpen.

Havareret d. $\frac{26}{11}$ 28 i Nordsøen.

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

D. $\frac{25}{11}$ Kl. 19³⁰ pejledes Terschelling Fyr i retv.S.37°V., Afst. 18 Sm. Det blæste en haard NNV.-lig Kuling, der i Løbet af Vagten friskede til orkanagtig Storm og gik over i NV. D. $\frac{26}{11}$ Kl. 0³⁰ blev Skibet lagt med Vinden Bb. ind og Maskinen forceret til det yderste for at klare Terschellingbankerne. Skibet arbejdede voldsomt i Søen og tog svære Braadsøer over, hvorved Solsejlrubberne paa Bakken om Bb. blev knuste og Dækslasten paa Fordækket blev beskadiget. Kl. 13⁰⁰ mærkedes to paa hinanden følgende Stød i Skibet. Der loddedes 9 Fv. Vand. Kl.16³⁰ lagdes Skibet N. over mod Vinden Stb. ind for at klare Armeland-Bank. Dækslasten paa Agterdækket blev beskadiget og Stb.s Jolle blev knust af Søen. Et senere Eftersyn viste, at der var 3 Fod Vand over Tanktoppen i Bb.s 4. Last; endvidere var Pejlrørene hertil samt til Bb.s l.Last knuste, flere Skærstokke bøjede, Nr. 5 Tanksiden revnet forskellige Steder om Bb., Skoddet til Salonhuset slaaet ind saaledes at de Bb.s Køjer ikke lukkede vandtæt og Kabyskylighet slaaet over Bord. Da det yderligere viste sig, at Bunden i Nr. 5 Tank var sat op flere Steder samt at Kondensatoren var fuld af Sand og Ler, maa det antages, at Skibet har hugget i Grunden.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

188. 3^m Sk. **Nathalia** af Marstal, 167 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Cadix til Aberdeen med 265 Tons Salt.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{14}{2}$ 28 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Aberdeen dat. $\frac{18}{2}$ 28.

Kl. 4, da N. efter Bestikket befandt sig paa 54°33' N. Brd. 0°30' Ø. Lgd., firedes Over-Topsejl paa Grund af tiltagende V.-lig Kuling. 3 Mand blev sendt til Vejrs for at gøre Sejlet fast. Umiddelbart efter hørte den vagthavende Styrmand, at der faldt noget ned i Skonnertsejlet. Ved Undersøgelse viste det sig, at Matros Orla Jensen savnedes, og da Skibet lige havde taget en svær Overhaling, maatte det formodes, at Matrosen var faldet over Bord fra Rigningen. Der halsedes straks rundt og sejledes tilbage til Stedet, hvor Ulykken formodedes at være passeret. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

189. S/S **Nautik** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Mo med Træ. Havareret d. $\frac{24}{11}$ 28 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cuxhaven d. $\frac{5}{12}$ 28.

D. $\frac{23}{11}$ Kl. 24 pejledes Terschelling Fyr i misv. SV. $\frac{1}{4}$ S. og Armeland Fyr i misv. SØ. Det blæste en SSV.-lig Orkan med tilsvarende Sø. D. $\frac{24}{11}$ Kl. 0³⁰ tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Dækslaststøtterne brækkede, saaledes at en Del af Dækslasten gik over Bord. Endvidere brækkede Fokkevant og Fokkemasten; Stb.s Redningsbaad blev slaaet op paa Maskinskylighet og knust; Stb. Side af Kommandobroen blev sønderslaaet, og Vandet trængte ind i Kahytten og Kabysen samt ned paa Fyrpladsen og i Maskinrummet, hvor det stod op over Dørken. Bb.s Redningsbaad blev gjort klar, og det blev besluttet at søge ind til Cuxhaven, hvortil Skibet ankom Kl. 17²⁰.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

190. S/S **Nevada** af Kjøbenhavn, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejsen fra Rosario til Buenos Aires med Korn.

Grundstødt d. $\frac{15}{8}$ 28 paa La Plata Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{1}$ 29.

Da N., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Martin Gracia Bar, tog Skibet Grunden. I Løbet af faa Minutter kom Skibet flot ved egen Hjælp. 4 Plader i Bunden blev bulede.

191. M/S **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra San Pedro til Brisbane med Stykgods og Træ.

Grundstødt d. $\frac{22}{11}$ 28 ved Australiens Ø.-Kyst.

Søforklaring i Sidney d. $\frac{3}{12}$ 28. Indberetning fra Konsulatet i Sidney dat. $\frac{18}{12}$ 28. Kl. 13 fik N. M. Lods om Bord ved North Pt., og der manøvreredes efter dennes Anvisning igennem West Channel. Kl. 13³⁵ tog Skibet pludselig Grunden. Cape Moreton Fyr pejledes da i dev. S. 62°Ø. Og Comboyuro i dev. S.16° Ø., Dev.3°6 ø. Efter forgæves at have forsøgt at faa skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance fra Land, og d. $\frac{23}{11}$ Kl.16³⁰ ankom en Bjærgningsdamper med Lægtare. D. $\frac{24}{11}$ Kl. 3 maatte Losningen afbrydes paa Grand af Vind og Sø. Kl. 6⁰⁵ kom N. M. flot efter af en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Marine Board Office, Brisbane, har udtalt, at det er af den Formening, at Lodsens skønnede forkert med Hensyn til det Stykke, Mærkerne ved Cape Moreton skulde holdes aabne, samt at han ikke har været fuldstændig klar over Strømsætningen.

192. S/S **Niels Ebbesen** af Randers, 874 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) paa Rejse fra Danzig med passagerer.

Kollideret d. $\frac{26}{2}$ 28 i Danzig Havn.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat $\frac{27}{2}$ 28. Søforklaring i Danzig d. $\frac{5}{3}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{3}$ 28.

Kl.12.35 afgik N.E fra kajan i Neufahrwasser, hvilket blev tilkendegivet ved en lang Tone med Dampfløjten. Da Skibet var ca. 10 m fra Kajen hørtes et Fløjtesignal, og umiddelbart efter kom en Damp, der senere viste sig at være polsk S/S »Warta« assisteret af Slæbebaad For og Agter, i Sigte i en Kurve ca 600 m agten for N. E. Fra N. E. blev der givet et Stød i Dampfløjten og Roret blev lagt Bb. Fra W. besva-

redes Signalet med et Stød i Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig kastedes N. E.s Maskine Fuld Kraft Bak. Ca. 1 Minut senere — Kl. 12⁴³ — tørnede W.s Bb.s Bov mod N. E.s Bb.s Bov, hvorved der fremkom en Bule i Lukafet samt paa forreste Mellemdæk, 3 Bjælker blev bøjede, og Rendesten, Dæk og Gelænder blev beskadiget. Endvidere gennemskar W.s Anker N. E.s to øverste Plader med tilhørende Spanter om Bb. i en Længde af 19 m. N. E. gik tilbage til Afgangspladsen og landsatte Passagererne.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

b) Grundstødt d. 27/2 28 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. 5/3 28.

Kl. 16⁵⁵ da N. E., der havde Lods om Bord og som blev assisteret af en Bugserbaad, ankom til Danziger Werft, tog Skibet Grunden med Agterenden. Skibet kom straks flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at der paa Stedet var mindre Vand end opgivet fra Værftet.

c) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Kollideret d. 18/11 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 20/11 28.

Kl. 19⁰⁵, da N. E., der havde Kurs ind mod Nordre Redhavn, befandt sig udfor Toldvagt Nr. 15, hørtes en kort Tone fra Dampfærge »Malmø«, der befandt sig agterude om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand. Fra N. E., der gik med langsom Fart, blev Signalet besvaret med en kort Tone. Umiddelbart efter hørtes fra M. atter en kort Tone, og Færge kom op langs N. E.s Stb.s Side ca. 30 Fod fra denne. Da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes N. E.s Maskine Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere tørnede N. E.s Stb.s Bov imod M.s Bb.s Side lidt agten for midtskibs.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

193. M/Tj. **Niove** af Hamborg, 83 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bogense til Hamborg med 120 Tons Byg.

Grundstødt d. 3/11 28 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/11 28.

Kl. 4 grundstødte N. i fint Vejr paa Indersiden af Holmene ved Bogense Havn. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Fyret ved Indsejlingen til Bogense Havn ikke brændte, samt at Motoren gik i Staa.

194. M/Ff. **Nordlyset** af Hundested, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. 16/2 28 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. 23/2 28.

Kl. 20 grundstødte N. i taaget Vejr paa Hesselø NV.Rev. Besætningen bjergedes i Land af Fyrpersonalet fra Hesselø Fyr. Fartøjet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

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

195. S/S **Nordsøen** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Palma de Mallorca til London med Kartoffler og Mandler.

Grundstødt d. 15/5 28 ved Spaniens S.-Kyst.

Søforklaring i Gibraltar d. 25/5 28. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 16/6 28.

Kl. 1⁴⁵ rundedes Europa Pt. Der styredes herfra med sikker Kending af Europa Pt. Fyr og Carnero Pt. Fyr. Kl. 2⁵⁰ passeredes Pearl Rock, hvor Skibets Plads bestemtes ved krydspejling af de røde Sektorer i de to Fyr. Kursen ændredes til misv. V. 1/2 N. for at komme ind under Land, da der var en stærk modgaaende Strøm. Kl. 3¹⁵ pejledes Tarifa Fyr i misv. V. 1/4 og Kursen ændredes til misv. V., straks efter til V. 1/2 S. Strømmen førte imidlertid Skibet ind mod Land, hvorfor Kursen ændredes til misv. V. t. S., hvorved Strømmen kom ind paa den anden Bov. Kl. ca. 3²⁰ gierede Skibet Stb. over. Roret blev lagt haardt Stb., men Skibet drejede kun langsomt Bb. over og tog umiddelbart efter Grunden og blev staaende. Kl. 16¹⁵ blev Skibet, der var blevet læk flere Steder, bragt flot af en Bjergningsdamper og indslæbt til Gibraltar.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet man efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at der under de forhaandenværende Omstændigheder er navigeret for tæt under Land.

196. Motorkvase **Notos** af Skagen, 39 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Skagen til Oslo med Fisk.

Kollideret d. 13/1 28 paa Oslo Fjord.

Søforklaring i Skagen d. 17/1 28.

Kl. 6³⁰ passeredes Flitved Fyr tæt om Bb. i taaget Vejr. For reduceret Fart styredes mod Skibshelle-tangens Fyr, medens reglementerede Taagesignaler blev afgivet. Kl. 8 kom Landet S. for Drøbak i Sigte tæt om Stb., og der styredes langs dette. Da Kirkeberget var passeret, hørtes forude Taagesignal fra et Motorskib, der senere viste sig at være Motorskonnert »Sissi« af Bergen. N.s Fart blev yderligere reduceret, og Kl. 9 passeredes mellem Kostene paa Drøbaksgrunden. Fra S. hørtes nu 2 Stød i Fløjten, og umiddelbart efter kom S. i Sigte forude. N.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak samtidig mod, at der blev givet 3 Stød i Fløjten, hvilket Signal fra S. besvaredes med 3 Stød. Kort efter tørnede N.s Klyverbom mod S.s Dækslast, der bestod af Brædder og Tømmer. Klyverbommen brækkede og maatte saves over for at Skibene kunde komme fri i af hinanden. Endvidere brækkede N.s Topstag og Beskyttelsesjernet paa Stævrens Sider blev forskubbet.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

197. S/S **Oddvold** af Sølvborg, 1162 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Jern. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med 1530 Tons Kul.

Grundstødt d. $14/_{11}$ 28 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $14/_{11}$ 28.

Kl. 12 grundstødte O. i taaget Vejr S. for Dragør. Kl. 15^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

198. M/S **Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense via Samsø med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $21/_{3}$ 28 ved Samsø.

Søforhør i Odense d. $22/_{3}$ 28.

Kl. 4^{10} ankom O. til Ballen. Under Indsejlingen hertil rørte Skibet, da det befandt sig mellem Molerne, Grunden et Par Gange. Kl. 5^{30} afgik O. fra Havnen. Da Agterenden var tværs af Molehovederne, huggede Agterskibet flere Gange i Grunden, hvorved Skibet mistede Farten. Som Følge heraf faldt Skibet tværs i Vinden, der var SØ.-lig, frisk Brise, og huggede haardt. Stb.s Anker kastedes og en Trosse førtes fra Forenden i Land. Ved Hjælp af denne drejedes Forskibet tæt ind under Molen, hvorved Vind, Sø og Strøm kom ind paa Bb.s Side. Maskinen, der hele Tiden havde gaaet Fuld Kraft Frem for at holde Agterenden fri af Stenene paa Molens N.-Side, kastedes Fuld Kraft Bak, og Skibet begyndte nu at gaa agterover. Et Anker førtes ret agter ud, og ved at hive paa dette, lykkedes det at bringe O. flot Kl. 6^{30} . Da Skibet var tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes lav Vandstand i Havnen.

199. S/S **Olsson** af Stockholm, 2987 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Aarhus med 4000 Tons Majs.

Grundstødt d. $21/_{3}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/_{3}$ 28.

Under en stormende SØ.-lig Kuling grundstødte O. paa Havknude-Flak S. for Grenaa Havn. Besætningen — 28 Mand — blev reddede af Grenaa Redningsbaad. D. $28/_{3}$ kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen angives at være, at Topbetegnelsen paa Sømærket, der afmærker Havknude-Flak, var borte.

200. 3^m Sk. **Palleesen** af Thurø, 215 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa Rejse fra Kotka til Charlestown med Træ.

Sprunget læk d. $9/_{8}$ 28 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $18/_{8}$ 28. Indberetning til Board of Trade dat. $18/_{9}$ 28.

Under en stormende Kuling bemærkedes, at Skibet var blevet læk. Da Lækagen i de følgende Dage tiltog saaledes, at Skibet d. $10/_{8}$ ved Middagstid trak 4" Vand i Timen, blev det Kl. 23 besluttet at søge ind til Frederikshavn for Reparation. Skibet ankom til Frederikshavn d. $11/_{8}$ Kl. ca. 16.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i den svære Sø.

b) Paa Rejse fra Kotka til Charlestown med Træ.

Mistet Dækslast d. $24/_{11}$ 28 i Østersøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $11/_{1}$ 29.

Kl. 10 under en SSV.-lig Storm tog en Sø en Del af Dækslasten.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

201. M/Gl. **Paramount** af Sannäs, 55 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Lysekil.

Grundstødt d. $23/_{11}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/_{11}$ 28. Strandingsforretning d. $24/_{11}$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $30/_{11}$ 28.

Kl. ca. 21 under en SSØ.-lig Storm befandt P. sig udenfor Sæby, der blev antaget for at være Frederikshavn. Da man vilde søge Læ for Stormen, blev Skibet styret mod Havnen. Ved Indsejlingen blev Skibet imidlertid af Strømmen ført mod Havnens N.-lige Mole og blev umiddelbart efter drevet paa Grund paa den inderste Revle N. for Indsejlingen.

D. $25/_{11}$ Kl. 14 blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være det haarde Vejr i Forbindelse med Dis og Strømsætning.

202. S/S **Paris** af Kjøbenhavn, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til London.

Kollideret d. $22/_{2}$ paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $13/_{9}$ 28. Søforhør i Aalborg d. $31/_{10}$ og $1/_{11}$ 28.

Kl. ca. 22^{20} befandt P., der havde Lods om Bord, sig i Lower-Reach. Vejret var taaet, hvorfor Skibet gik med mindsket Fart. Efter at P. havde passeret Marking Gasbøje saas et Par svage, klare Lys forude, der umiddelbart efter viste sig at hidrøre fra et til Ankers liggende Skib. P.s Ror blev lagt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem., derefter blev Roret skiftet og Maskinen stoppet. Umiddelbart efter tørnede P.s Stb.s Laaring mod det andet Skibs Stb.s Anker, der rev Hul i P.s Skanseklædning foruden at Dæksplader, Spant og Yderklædning blev bulede. Det andet Skib viste sig senere at være S/S »Estrella« af Antwerpen.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $20/4$ 28 paa Floden Düna.

Indberetning fra Gesandtskabet i Riga dat. $4/5$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/6$ 28.

Kl. 12^{40} skulde P., der havde Lods om Bord, passere S/S »Vidzeme« af Riga, hvilket Skib var medgaaende. Der blev givet en kort Tone i Dampfløjtjen, og P. drejedes Stb. over. Da P. havde V. agten for Tværs, drejede sidstnævnte Skib pludselig Stb. over, hvorved dets Stævn tørnede P.s Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Boness til Tuborg Havn med 2167 Tons Kul.

Grundstødt d. $1/6$ 28 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/6$ 28.

Kl. 4^{55} Fmd. fik P. Lods om Bord paa Kjøbenhavns Yderred. Efter at have passeret Tuborg Havnemole og medens Skibet befandt sig midt i Havneløbet tog det Grunden 2 Gange, idet der mærkedes haarde Stød i hele Skibet. Ved Grundstødningen fik P. nogle Buler i Bunden og Stb.s Slingrekøl beskadiget.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at P. er svinget for nær ved Kajen, da det skulde ind i Østbassin.

203. Sandpumpedamper **Passepartout** af Aalborg. 181 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

a) Kollideret d. $4/8$ 28 i Gdynia Havn.

Søforklaring i Gdynia d. $9/8$ 28.

Kl. ca. 13, da P., der var for udgaaende, var ca. 200 m fra Bølgebryderen, kom Sandpumperdamperen »Sally« for indgaaende og Bugserbaaden »Ursus« af Gdynia for udgaaende i Sigte henholdsvis for og agter ude. Fra S. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjtjen, hvilket baade P. og M., der nu var ca. 5 Str. agten for Tværs af P., besvarede med samme Signal. Efter at P. og S. havde passeret hinanden, blev der fra M. givet 1 kort Tone med Dampfløjtjen. P.s Maskiner stoppedes, hvorefter Stb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem og Bb.s Maskine Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter ramte U. med Stævnen P.s forreste Luftkasse om Stb., hvorefter U.s Agterskib tørnede mod P.s Opstaaende, der blev en Del ramponeret. P., der havde faaet et Hul i den forreste Luftkasse, blev straks sat paa Grund og et Par Bjærgningsdampere blev tilkaldt. I Løbet af Eftermiddagen blev P. indbragt i Havnen.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

b) Skibets Jolle kæntrret d. $7/9$ 28 i Gdynia Havn; 2 Omkomne.

Søforklaring i Danzig d. $19/9$ 28.

Kl. ca. 7 tørnede P.s Jolle, der var paa Vej ud til Skibet med en Ladningskontrollør fra den polske Stat, mod Kaptovet fra Bagger »Dan«, der arbejdede i Havnen. Kaptovet tottede i det samme os vippede Baaden agterover, hvorved Vandet strømmede ind og Baden kæntrrede. Fra D. blev der straks sendt en Baad til Ulykkesstedet, men forinden Baaden naaede derhen, var de i P.s Jolle ombordværende to Personer — Matros Johan Borski og Kontrolløren — forsvundne. En Dykkerbaad blev tilkaldt og i Løbet af ca. 1 Time fandtes de paagældendes Lig.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

204. S/S **Pensylvania** af Kjøbenhavn. 3759 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newcastle til New York.

Tørnet undersøisk Hindring d. $29/12$ 28 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/12$ 28.

Kl. 21. da P. var 250 Sm. NV. af Skotland, mærkedes et Stød i Skibet og umiddelbart efter opdagedes det, at et Skruerblad var mistet. P. blev assisteret ind til Belfast af en Bugserbaad.

Anm. Aarsagen til Havariet formodes at være, at Skruerne er tørnet imod en undersøisk Genstand.

b) Paa Rejse fra Belfast til New York i Ballast.

Skruen havareret d. $10/12$ 28 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/12$ 28.

Kl. 21, da P. var 120 Sm. V. af Malin Head, bemærkedes, at Maskinen arbejdede daarligt. Ved Eftersyn af Maskinen viste det sig, at Skruen var gaaet løs paa Aklsen. P. returneredes til Belfast for Reparation.

205. Lægter **Peter** af Hamborg, 560 Reg. T. Net. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Amsterdam til Præstø med 1000 Tons Fosfat.

Grundstødt d. $31/12$ 28 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Storehedinge d. $8/1$ 29.

D. $30/12$ Kl. 17 opankredes P., der var under Bugsering, paa Strandgaard Red i 8 m Vand. I Løbet af Natten blæste det op til Storm af NØ. D. $31/12$ Kl. 9 kom Lods om Bord og da det ikke ansaas for tilraadeligt at blive paa Ankerpladsen under de herskende Vindforhold, lettedes KL. 9^{30} Kl. 10^{30} ca. 1 Sm. fra Præstø Havn skar Lægteren som Følge af den haarde Storm og Sø pludselig ud til Bb. og gik paa Grund. Da alle Forsøg paa at bringe P. flot ved Hjælp af Bugserbaaden var resultatløse, rekvireredes Lægtere. I Dagene $2/1$ — $4/1$ 29 lægtredes ca. 325 Tons af Ladningen, hvorefter P. d. $4/1$ Kl. 18 kom flot. D. $5/1$ indslæbtes Lægteren til Præstø.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

206. Gl. **Peter Maria** af Egersand, 38 Beg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Rødby Havn med 70 Tons Mursten.

Sprunget læk og forlist d. $4/1$ 28 i Flensborg Fjord.

Søforklaring i Graasten d. $12/11$ 28. Forlisansmeldelse dat. Alnor d. $12/11$ 28.

Kl. ca. 9^{30} under en flov ØNØ.-lig Brise lettede P. M. fra en Ankerplads i Høruphavn. I Løbet af Dagen friskede Vinden, og Søen blev urolig; Kl. 15^{30} , da P. M. var paa Højde af Bredgrunden, marked Føret, at Skibet blev meget rankt, og et Eftersyn viste, at der var ca. 1 Fod Vand i Lasten. Kursen ændredes straks mod Kegnæs. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet i Skibet stærkt, og Kl. cn. 17 gik Besæt-

ningen — 2 Mand — i Skibets Baad. Ca. 5 Minutter efter sank P. M.; Kegnæs Fyr havdes da i Ø.¹/₂S. og Bredgrund F.S. i SV.t.S.¹/₂S. Besætningen blev senere optaget af en Fiskekutter.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

207. Ff. **Petra** af Frederikshavn, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. ¹⁴/₁ 28 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁶/₁ 28.

Efter at P. havde forankret sin Bøje ca. 300 Fv. SSV. af Lauritskosten, blev Tovene løbet ud. Da dette Arbejde var tilendebragt, befandt Kutteren sig ca. 50 Fv. SSØ. af Frederikshavns Søndre Havnehoved. Umiddelbart efter kom en Kutter, der ingen Lanterner førte, i Sigte ret for Boven af P., der styrede en V.-lig Kurs og som havde Skruen slaaet fra. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Bb. og Skruen slaaet Bak; men umiddelbart efter — Kl. ca. 7 — tørnede P.s Stævn mod Bb.s Side af den anden Kutter, der viste sig at være Ff. »Rigmor« af Frederikshavn. P. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Ifølge den af R.s Besætning afgivne Forklaring forlod R., der ikke førte Lanterner, Frederikshavn Kl. ca. ⁷/₂. Medens Kutteren endnu var i Havnen bemærkedes om Bb. et Fartøjs Sidelanterner. Skønt R. drejedes mere og mere Stb. over, vedblev den anden Kutter, der senere viste sig at være P., at styre lige mod R. Da Kutterne var ca. 1 Skibslængde fra hinanden, drejede P. Bb. over. R.s Ror lagdes haardt Bb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført. Det viste sig senere, at R. havde faaet 2 Støtter knækkede og Lønningen beskadiget ved Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes mangelfuld Lanterneføring fra begge Kutteres Side. R. og P.s Førere har for dette Forhold vedtaget Bøder til Statskassen paa henholdsvis 40 og 30 Kr.

208. 3^m M/Sk. **Philip** af Thurø, 229 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Umeå til Dunkerque med Blanktjære.

Kollideret d. ²¹/₁₁ 28 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kolding d. ¹⁵/₁₁ 28.

Kl. 19⁴⁰ skiftedes Lods ved Rendsborg. Umiddelbart efter passeredes 4 modgaaende Skibe. Da det sidste af disse var agten for Tværs, kom et stort Skrog pludselig i Sigte tæt paa Bb.s Bov. P.s Maskine stoppedes og P. drejedes til Stb., men umiddelbart efter tørnede P. mod det andet Skib, der viste sig at være S/S »Industria« af Gøteborg, og gled langs Siden at dette. P.s Motor kastedes nu Fuld Kraft Bak, hvorved Skibene kom klar af hinanden. Ved Kollisionen fik P. en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

209. S/S **Polarhavet** af Kjøbenhavn, 2107 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

Paasejlet d. ¹⁶/₅ 28 i Kaolack.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁸/₁₁ 28.

Se Nr. 142.

210. Ff. **Poul Breinholdt** af Esbjerg, 55 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. ²⁸/₁₁ 28 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹²/₁₂ 28.

Kl. ca. 4³⁰, da P. B. var ca. 200 Fv.S. for Fourfeldt Lysbøje, bemærkedes pludselig, at en foran for P. B. sejlede medgaaende Kutter — Ff. »Stanley« af Esbjerg — mindskede Fart og samtidig drejede Stb. over. P. B.s Skruer blev slaaet fra og Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede P. B.s Stævn imod S.s Stb.s Laaring, hvorved S.s Lønning samt 2 Støtter knækkede.

Ifølge den af S.s Besætnings afgivne Forklaring var dette Fartøj ved Fourfeldt, da der fra en modgaaende Kutter blev varskoet, at der var et Hyttefad ret foran for S. Der blev derfor bakket i ca. 1 Minut, hvorefter Skruen blev slaaet fra. Under Manøvren for at komme fri af Hyttefadet saas P. B. tæt agterude, Skruen blev slaaet til, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Aarsagen til Kollisionen maa søges i den Omstændighed, at man i S. undlod at give Signal om, at Skibet bakkede, saaledes som foreskrevet i de internationale Søvejsreglers Art. 28.

211. S/S **Prins Knud** af Kjøbenhavn, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Greenwich til Kjøbenhavn.

Kollideret d. ⁴/₁ 28 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁹/₁ 28.

Kl. 5⁵⁰ afgik P. K. fra Brunsbüttel med Lods om Bord. Kl. 6 kom Lanterne fra en modgaaende Damp, der senere viste sig at være S/S »Glück auf« af Rostock, i Sigte. P. K. holdtes over i Stb.s Side af den i Isen brudte Rende, der var ca. 100 Fod bred, og der blev slaaet Langsomt til Maskinen. Da G. a. ikke syntes at vige, blev P. K. drejet mere til Stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone i Dampfløjten. Da der syntes Fare for Kollision, blev P. K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak samtidig med at der blev givet tre Stød i Dampfløjten. P. K. laa nu stille med Stb.s Side mod Iskanten, men ca. ¹/₂ Minut senere — Kl. 6⁵⁰ — tørnde G. a. s Bb.s Bov og Laaring mod P. K.s Bb.s Bov. P. K. fik den øverste Plade paa Bb.s Bov, samt Rendestenspladen og Gelænderet paa Bakken en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. a. foreligger ikke.

212. Grusbaad **Prøven** af Nykøbing F., 16 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse Ira Gedser til Nykøbing F. med Grus.

Tørnet et Vrag og sunket d. ⁹/₃ 28 Guldborgsund.

Søforhør i Nykøbing F. d. ²⁸/₄ 28.

Kl. 15³⁰, da P. var udfor Staureby ca. 300 m fra Land, mærkedes et kraftigt Stød i Fartøjet, der straks derefter begyndte at synke. Besætningen — 2 Mand — gik i Fartøjets Jolle. Det viste sig, at P. havde tørnet et Vrag, der ikke var afmærket. P. er senere blevet hævet.

Anm. Aarsagen til Uheldet fremgaar af det ovenfor anførte.

213. S/S **Quickstep** af Newcastle, 2722 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Aalborg med 4000 Tons Kul.

Grundstødt d. 22/12 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/12 28. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 28/12 28.

Kl. 14³⁰ grundstødte Q. ved Lønstrup i taaget Vej. D. 23/12 Kl. 14 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

214. M/Ff. **R. Jørgensen** af Kerteminde, 41 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Horten til Kristianssund.

Grundstødt og forlist d. 4/10 28 ved Norges V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Bergen. Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. 10/10 og 17/10 og 17/11 28. Forlisanmeldelse dat. Kerteminde d. 15/10 28.

Kl. 5 passeredes Holmegraa Fyr, hvorefter der styredes misv. NNØ. Kl. 6³⁰ havdes Kvarknep Fyr forude ca. 3 Str. om Bb. i 1 Kabellængdes Afstand. Føreren, der var alene paa Dækket, gik nu ned for at efterse Motorens Smøreapparat. Da han efter at have smurt Motoren atter kom paa Dækket, saas en Klippe ret forude, og inden Kursen kunde ændres, tøndede R. J. imod Klippen. Da Fartøjet kun syntes at trække lidt Vand, bakkedes det af Grunden, hvorefter Kursen blev sat mod Transvaag. Umiddelbart efter begyndte Kutteren at synke skønt der stadig pumpedes, hvorfor Besætningen — 3 Mand — gik i Baaden. R. J. kændrede og sank kort efter.

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

Anm. 2. Ved en under 15/4 29 af Kerteminde Købstad m. v. Ret afsagt Dom er Kutterens Fører i Henhold til Søløvens Paragraf 293 idømt en Bøde paa 100 Kr. for det af ham ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold.

215. Ff. **Ragna** af Esbjerg, 21 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Fvr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motoren havareret d. 15/9 28 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. 20/9 28.

Da R. befandt sig 125 Sm. NØ. af Spurn, smeltede Hvidt-Metallet i Motorens agterste Hovedleje. Skaden blev udbedret og Kursen blev sat mod Hull, men da Skibet kun avancerede 25 Sm. i Løbet af 4 Dage, blev det taget paa Slæb af en anden Fiskekutter.

Anm. Om Aarsagen til Havariet er intet oplyst.

216. S/S **Rhône** af Odense, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. 5/5 28 i Kjøbenhavn.

Forhør i Kjøbenhavn d. 25/6 28.

Kl. ca. 11²⁰, medens der lossedes Jernplader ved Refshaleøen, gled en Plade ud af Pladekniberne, hvorved Pladen faldt ned og ramte Arbejdsmand Peder Pedersen, der blev stærkt kvæstet. Den tilskadekomende blev kørt til Hospitalet, hvor han d. 7/5 afgang ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

217. Ff. **Rigmor** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 14/1 28 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn, d. 26/1 28.

Se Nr. 207.

218. S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal.

Kollideret d. 20/8 28 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 6/10 28.

Kl. 14³⁰ under Forhaling i Hamborg Havn, skulde Sæbebaad »Wilhelmina« bringe »Rita« langs Siden af S/S »Ruhn«, der laa ved Skur 74 i Kaiser Wilhelmshafen. Medens W. trak Stb. ud for at bringe »Rita« langs »Ruhns« Side, forlod en Slæbedamper sidstnævnte Skib med fem Lægtene. Da der syntes Fare for, at »Rita« skulde løbe ind i disse, blev der givet W. Ordre til at lægge Roret haardt Bb. samtidig med, at »Rita«s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak. Under denne Manøvre tøndede W.s Stb.s Laaring mod »Rita«s Stb.s Bov, hvorved der fremkom 2 Buler i Skibssiden.

Under en den 31/8 28 i Hamborg afgivet Søforklaring har W.s Besætning afgivet en Forklaring, der er overensstemmende med det ovenfor anførte.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

219. M/Gl. **Rita** af Samsø. 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejs fra Sletterhage til Ballen med 70 Tons Ærtesten.

Sprunget læk og sunket d. 20/8 28 i Kattegat.

Søforklaring i Tranebjerg d. 24/8 28.

Kl. Ca. 20, da R., der førte Storsejl og Klyver og som tillige gik for Motor, var tværs af Staalhøjshage, ophørte Skruen pludselig al fungerende. Mesanen blev nu sat, men da Skibet derved krængede stærkt Stb. over, blev der stukket et Reb, i Storsejlet. Da dette var gjort opdagedes det, at Vandet stod op under Dørken i Maskinrummet, samt at Skibet havde en Lækage om Stb. mellem 2 Spanter ca. 2 Fod fra Agterspejlet.

Sejlene bjærgedes og R. opankredes for Bb.s Anker. Da det paa Grund af Slingerage og Slagside viste sig umuligt at arbejde ved Pumpen, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og ca. 15 Minutter efter sank R. i godt 8 Fv. Vand ca. $2\frac{1}{4}$ Sm. NØ. for Ballen Havn. Skibet er senere blevet hævet og indbragt til Ballen. Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

220. S/S **Rita Mærsk** af Odense. 953 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Spanien til London.

Kollideret d. $25\frac{1}{2}$ 28 i London.

Indberetning til Board of Trade dat. $27\frac{1}{2}$ 28.

Kl. 16 under Indsejlingen til West Bronns Wharf tørnede R. M.s Bb.s Laaring let mod Stævnen af en Lægter »Globe«. Ingen af Skibene blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Menstad til Leningrad med Salpeter.

Grundstødt d. $13\frac{1}{12}$ 28 i Leningrad Søkanal.

Søforklaring i Leningrad d. $19\frac{1}{12}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $30\frac{1}{12}$ 29.

R. M., der havde Lods om Bord passerede Kl. 15 Kronstad. Kl. ca. 16¹⁵ tog Skibet Grunden i Kanalens S.-lige Side, ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Bølgebryderen ved Leningrad. D. $16\frac{1}{12}$ Kl. 11 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at R. M. er holdt for langt over i Løbets S.-Side for ikke at kolliderede med en modgaaende Damper.

221. S/S **Rota** af Odense, 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Odense med ca. 101 Tons Landbrugsprodukter.

Kollideret d. $18\frac{1}{12}$ 28 paa Nakskovfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $30\frac{1}{12}$ 28.

Kl. 11³⁰ skulde R., der havde Lods om Bord og som befandt sig i den gravede Rende, passere en medgaaende Motorgalease. Der blev givet Opmærksomhedssignal, og Galeasen, der senere viste sig at være M/Gl. »Freja« af Ullebergshavn, drejede over i Farvandet Stb.s Side. Da F. var ud for R.s Laaring, blev Maskinen, der hidtil havde gaaet for Halv Kraft, beordret Fuld Kraft Frem. Umiddelbart efter svingede F. haardt Stb. over, derefter Bb. over, hvorved dens Klyverbom tørnede R.s Gelænder ud for Nr. 4 Lugen om Stb. F.s Klyverbom brækkede, og R.s Gelænder blev bøjet.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

222. S/S **Scandia** af Kjøbenhavn, 1866 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Paasejlet d. $19\frac{1}{2}$ 28 i Aalborg.

Søforklaring i Aalborg d. $23\frac{1}{2}$ 28. Søforhør i Aalborg d. $23\frac{1}{2}$ og $24\frac{1}{2}$ 28.

Kl. 9²⁰, medens S. laa fortøjet ved Aalborg Portland Cementfabriks Bro, tørnede S/S »Quickstep« af Newcastle, der var ved at blive lagt til Kajen agten for S., med Stævnen mod S.s Hæk. S., der sprængte sine Fortøjninger, fik et Hul i Hækken.

Ifølge den af Lodsens i Q. afgivne Forklaring blev Q.s Maskine stoppet, da Skibet var midt imellem Dobbeltkosten og Rørdal, hvorefter en Bugserbaad fik en Slæber For om Bb. Bugserbaaden fik Ordre til at trække Bb. over, og samtidig blev Q.s Maskine beordret Halv Kraft Bak. Kort efter opdagedes det, at Q.s Fart fremover tiltog, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak og Ankrene kastedes. Bugserbaaden, der var ved at kæntre, lod Slæberen gaa. Umiddelbart efter tørnede Q.s Stævn imod S.s Hæk som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Q.s Maskine har arbejdet Halv Kraft Frem i Stedet for Halv Kraft Bak.

223. Gl. **Secundus** af Lübeck, 115 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Træ. Paa Rejse fra Lübeck til Hobro med Briketter.

Grundstødt d. $20\frac{1}{12}$ 28 ved Langelunds Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $29\frac{1}{12}$ 28.

D. $19\frac{1}{12}$ Kl. 23⁴⁰ pejledes Staberhuk i misv. NV., Afst. 3 Sm. D. $20\frac{1}{12}$ Kl. 2¹⁵ passeredes Fehmern Belt F.S. Kl. 5, da 10 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til NNV. Da Vejret var diset, holdtes Loddet gaaende. Kl. 5³⁰ pejledes Kjels-Nor Fyr i misv. VSV. og Kursen ændredes til NNØ. Vejret blev imidlertid taaget, og Kl. 6¹⁰ tog S. pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Østerskov Rev. Efter for-gæves at have forsøgt at faa Skibet, der var blevet læk, flot, tilkaldtes Assistance, og d. $26\frac{1}{12}$ Kl. 18³⁰ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldtes Strømsætning i Forbindelse med Taage.

224. M/S **Selandia** af Kjøbenhavn, 4950 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til London med Kopra, Ris, Træ og Lim.

Brand om Bord d. $19\frac{1}{7}$, 28 i London.

Søforklaring i London d. $21\frac{1}{7}$ 28. Indberetning til Board of Trade dat. $26\frac{1}{7}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{8}$ 28.

Kl. 14³⁰, medens der lossedes i Tilbury Dock, mærkedes pludselig stærk Røg og Ild i Copraladningen i 2 Bagagerum. Skibets Slukkemidler blev straks taget i Brug, og der fyredes op under Donkeykedlen ; samtidig tilkaldtes Assistance fra Land. Kl. 14⁴⁵ maatte Slukningsarbejdet ophøre i I Lugen paa Grund af Røg; Lugen blev skalket og Ventilene lukket lufttæt. Kl. 15¹⁰ maatte II Lugen forlades paa Grund af Røg; alle Lugerne blev nu skalket og Ventilene lukket lufttæt. Gennem Bb.s Luftventiler blev der fra en Sæbedamper blæst Damp til I og II Mellemdæk og kort efter blev der tilført Damp fra S.s Donkeykedel. D. $20\frac{1}{7}$ kl. 3⁴⁵ formodedes Ilden at være slukket, hvorfor 2 Luggedæksler i II og III Lugen blev aftaget. Kl. 4³⁰

bemærkedes pludselig Flammer og stærk Røg i Stb.s Hjørne af II Lugens Forkant. Luger og Ventiler blev straks skalket og der blev atter sat Damp til Lasterne. Da det paa Grund af Røg og Varme ikke var muligt at angribe Ilden fra Lugen, blev der Kl. 7¹⁰ skaaret et Mandehul i Hoveddækket om Stb., og herfra blev Ilden bekæmpet med 2 Slinger. Kl. 7¹⁵ blev Hjørnelugen i II Lugen aabnet og herfra bekæmpedes Ilden ogsaa med 2 Slinger og Kl. 9³⁰ var Ilden slukket.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved Selvantændelse i Copraladningen.

225. M/S **Siam** af Kjøbenhavn, 6637 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Hull med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $\frac{2}{3}$ 28 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{3}$ 28.

Kl. 15⁴⁵ under Indsejlingen til King George Dock, skulde S., der havde Lods om Bord, fortøje langs Kajen for at lade et Skib komme ud af Dokken. Under Manøvreringen til Kajen, tørnede S.s Stævn mod denne, hvorved Spanter og Plader i Stævnen blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet angives at være, at Lodsens ikke tog tilstrækkelig Hensyn til Tidevandet.

226. S/S **Sierra Leone** af Kjøbenhavn, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Lorencos Marques med Træ.

Havareret d. $\frac{6}{12}$ 28 ved Hook van Holland.

Søforklaring i Durban d. $\frac{22}{2}$ 29.

Kl. 22¹⁵ skulde S. L., der havde Lods om Bord, opankres paa anvist Plads. Paa Grund af stærk modgaaende Strøm viste det sig meget vanskeligt at faa Skibet til at svaje rundt, hvorfor Stb.s Anker kastedes og 15 Fv. Kæde blev stukket ud. Ankeret kunde ikke holde, og da der var Fare for at kollideres med en udgaaende Damp, blev der stukket mere Kæde ud. Skønt Maskinen blev benyttet og tillige Bb.s Anker kastedes, viste det sig umuligt at bremse Stb.s Kæde, der sprang over Hvalpene og løb ud til Tæmp, hvorved den brækkede i Kædekassen og sprængte Ankerklydset samt skar sig ca. 2 Fod ind i Klydspladen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

227. S/S **Sigrun** af Aarhus, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen.

Kollideret d. $\frac{28}{2}$ 28 i Antwerpen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{5}{3}$ 28.

Kl. ca. 20 var S., der havde Lods om Bord og blev assisteret af to Slæbebaade, i Færd med at gaa ind i Katendyk Sluse, da engelsk S S »Levenwood« pludselig gik frem foran S., hvorved L.s Agterskib svingede ned foran for S.s Stævn. Da en Kollision syntes uundgaaelig blev S.s Maskine beordret Langsomt, derefter Halv Kraft og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede S.s Stævn mod L.s Bb.s Side omtrent midtskibs. S. fik en mindre Lækage i Forpeaken, hvor Cementen var sprængt ved Stævnen.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Randers til Dunkerque i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{11}$ 28 paa Dunkerque Red.

Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{30}{11}$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{18}{12}$ 28.

Kl. 10 fik S., der laa opankret paa Dunkerque Red Ordre til at gaa ind i Havnen, hvorfor der lettedes og manøvreredes ind efter Indløbet. Da S. drejedes Stb. over, saas S/S »D'Entrecasteaux« af Le Havre styrende lige imod S. Der blev givet en kort Tone med Dampfløjten, hvilket fra D. E. besvaredes med samme Signal. Skønt Signalet blev gentaget fra begge Skibe syntes D. E. at bibeholde sin Kurs, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes S.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da dette Signal fra D. E. besvaredes med 1 kort Tone, blev det gentaget, hvorefter det besvaredes med 2 korte Toner. Fra S. blev Signalet atter gentaget, hvorefter det fra D. E. besvaredes med 4 korte Toner. Umiddelbart efter — Kl. 10¹⁰ — tørnede D. E.s Stævn mod S.s Bb.s Side udfor Agterkant af Nr. 1 Lugen og anrettede stor Skade, samt bibragte S. en Lækage. Skibene gled fra hinanden, men D. E. tørnede derefter mod S.s Bb.s Side af Bakken, hvorved der fremkom en Bule.

Anm. Søforklaring fra D. E. foreligger ikke.

228. S/S **Sirius** af Karlstad. 838 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Warkworth Harbour til Kristinehamn med 1089 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{6}$ 28 ved Jyllands V.Kyst.

Strandingsforretning i Stenbjerg d. $\frac{9}{6}$ 28.

Kl. 0⁴⁵ grundstødte S. i taaget Vejr ved Stenbjerg Nordstrand. D. $\frac{10}{6}$ Kl. ca. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamp efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være det taagede Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

229. 3^m Sk. **Skandia** af Marstal, 178 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønneby til Torshavn med Træ.

Paasejlet d. $\frac{14}{10}$ 28 i Sundet, søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{10}$ 28.

I S., der i klart Vejr laa opankret ca. 2 Sm. Ø.t.N. af Drogdens F.S., og førende 2 Ankerlanterner, bemærkede Vagtsmanden en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne. Da der syntes Fare for Paasejling, gik Vagtsmanden ned for at purre Besætningen. Umiddelbart efter. Kl. 0³⁰, ramte det andet Skib, der senere

viste sig at være S/S »Piet Hein« af Rotterdam, S.s Stb.s Bov med det Resultat, at Boven blev knust og Sprydet skaaret bort. Kl. ca. 9 blev S. af en Bugserbaad slæbt til Kjøbenhavn. Anm. Søforklaring fra P. H. foreligger ikke.

230. M/Jt. **Skansen** af Nysted, 28 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Rødby Havn til Kjøbenhavn med 292 Sække Sukker.

Grundstødt d. $28/10$ 28 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $29/10$ 28. Søforhør i Saxkjøbing d. $12/1$ 29.

Kl. ca. 9 havdes Landkending af Møen og Stevns Klint. Kursen blev herfra sat mod Drogdens F.S. Kl. ca. 11 blev det Taage, og Loddet holdtes gaaende samtidig med, at Farten blev reduceret. Kl. ca. 23 tog S. Grunden S. for Dragør og blev staaende. D. $29/10$ Kl. ca. 12 blev Fartøjet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Søretsmedlemmerne skønner ikke, at der er begaaet nogen Forseelse fra Mandskabets eller Skipperens Side.

Anm. 2. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

231. S/S **Skinfaxe** af Kjøbenhavn, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Tne til Holstensborg med Stykgods.

Grundstødt d. $27/6$ 28 ved Grønlands V.-Kyst; 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde.

Søforklaring og Søforhør i Holstensborg d. $1/7$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/10$ 28.

D. $26/6$ Kl. 22^{50} passerede S., der havde Kendt mand om Bord, Kin of Sal i 18 Sm.s Afstand, Log 38. Der styredes retv. N. 23° V., og denne Kurs bibeholdtes. D. $27/6$ Kl. 3^{40} ændredes Kursen til retv. N., Log 68. Kl. 3^{50} opdagedes det, at der var Fejl ved Loggen, hvorfor denne blev efterset. I Løbet af Morgenvagten blev Vejret taaget, Kl. 6^{40} ændredes Kursen til retv. N. 27° Ø., Log 89. Kl. 7^{40} , da Loggen viste 98, loddedes 120 Fv. uden Bund. Kl. 9 loddedes 160 Fv. uden Bund, Log 8, Kursen ændredes til retv. N. 2° V. Kl. 9^{40} viste Loggen 13, og der loddedes 115 Fv. uden Bund. Kl. 10^{20} loddedes 110 Fv. uden Bund, Log 17, Kursen ændredes til retv. N. 70° V. Kl. 11^{30} loddedes 90 Fv., Bundart Mudder, Log. 22. Kl. 12 ændredes Kursen til retv. N. 59° V., Log. 24. Kl. 12^{30} loddedes 36 Fv., Bundart Skær, Log 27; da Vejret nu klarede noget saa Sigbarheden var ca. 5 Sm., blev det besluttet at opsøge Jacobsskæret, hvorfor Kursen ændredes til retv. N. 50° Ø. Kl. 13^{55} blev Taagen atter tæt, og Maskinen stoppedes. Kl. 14^{05} , da Loggen viste 33, stødte S. paa et Undervandsskær og blev staaende. Da Skibet var tæt forsøgtes det uden Resultat at hakke Skibet flot. S. svingede nu rundt hvorved Agterskibet kom op i et Skær, og Skibet huggede haardt i Grunden. Forpeaken blev læk og løb fuld af Vand. Kl. ca. 17 littede Taagen, og senere foretagne Vinkelmaalinge viste, at S. stod paa et Skær, hvis Beliggenhed er $66^{\circ} 57'5$ N.Br. $54^{\circ} 0'4$ V.Lgd. Kl. 24 gjordes klar til at kaste Ladning over Bord, og i Løbet af Natten kastedes ca. 100 Tons Kul over Bord. D. $28/6$ Kl. 16 ankom S/S »Godthaab« af Kjøbenhavn og fik Forbindelse med S. Under Arbejdet med at føre Trosser over fra G. til S. med M/B »Hvalrossen« fik en Grønlander — Christian Kleist — Hovedet klemt mellem H.s Styrehus og G.s Stb.s Redningsbaad. Hovedet blev herved saa stærkt kvæstet, at den Tilskadekommende afgik ved Døden efter ca. en Times Forløb. Kl. 17 forsøgte G. at bringe S. flot. Da Vandet faldt stoppedes Forsøget efter ca. 1 Times Forløb og Overbordkastningen af Ladningen fortsattes. D. $29/6$ Kl. 2 ankom S/S »Gertrud Rask« af Kjøbenhavn, hvilket Skib ogsaa fik Forbindelse med S. Kl. 5 forsøgte begge Skibene forgæves at bringe S. flot. Kl. 6 paabegyndtes Losning af Ladningen fra Nr. 1 og 2 Last om Bord i Motorbaade. I Løbet af Natten havde S. hugget i Grunden, og det viste sig, at Hælen og Rorstævnen var brækket af. Kl. 16^{30} begyndte G. og G. R. atter at slæbe, og Kl. 17 kom S. flot. S. fik herved saa stærk Fart agterover, at den tønnede imod G., hvorfor Maskinen kastedes Fuld Fart Frem. Da der kom en Trosse og en Wire i Skruen, saa Maskinen ikke kunde bruges, lod man gaa G.s Slæber, og da G. R.s Slæber umiddelbart efter brækkede, opankredes S. i 10 Fv. Vand. Da Forbindelse med S. atter var opnaaet, slæbtes Skibet, hvis Ror var ubrugeligt, ind til Holstensborg, hvor det opankredes Kl. 24.

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

b) 1 Mand kommet til Skade d. $23/8$ 28 i Holstensborg.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/10$ 28.

Ved Arbejdets Ophør faldt Ungmand Alfred Kristensen, da han skulde op af Lasten, ned af Lejderen og kom til Skade. Den paagældende blev bragt paa Hospitalet i Land.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

c) 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $5/9$ 28 i Ivigtut.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/10$ 28.

Kl. 13^{30} , medens S. manøvreredes langs Kajen, brækkede Stb.s Forwire. Wiren ramte Matros Anders Brandi Andersen af Kjøbenhavn, der blev slaaet i Dækket, hvor han blev liggende bevidstløs. Den tilskadekommende blev bragt til Køjs og en Læge tilkaldtes og konstaterede, at den tilskadekommende havde faaet en Hjernerytelse samt Hjerneblødning. Næste Dag blev den tilskadekommende bragt paa Hospitalet, hvor han senere afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

232. S/S **Smiril** af Thorshavn. 166 Reg. T. Br. Bygget 1895/1901 af Staal Paa Rejse fra Thorshavn til Klaksvig med Stykgods og Passagerer.

Havareret d. $19/1$ 28 i Atlanterhavet; 5 Omkomne.

Søforhør i Thorshavn d. $23/1$ 28.

Kl. 9^{10} afgik S. fra Thorshavn under en frisk SSV.-lig Kuling. Da der paa Grund at Strømforholdene stod en høj Sø, holdtes ind paa Lambavig indtil Kl. 12. paa hvilket Tidspunkt Strømmen autoges at skifte. Der sejledes nu for langsom Fart ud mod Mjovenes, og da Øjeblikket syntes gunstigt, beordredes

Maskinen Fuld Kraft Frem. Kl. 12¹⁰, da Mjovenes var agten for Tværs, brød en svær Sø agterfra ind over Skibet. Rygesalonen agter, hvori der befandt sig 5 Passagerer, den agterste Lastluge, begge Døre til Overbygningen samt Kappen om Bb. blev slaaet over Bord. Gelænderet agter brækket og alle Ruderne i Kahyt -og Maskin-Skyltningen knuste. Der kastedes Redningskranse ud til de forulykkede. Paa Grund af de fremkomne Aabninger Skibet fandtes det ikke forsvarligt at sejle tilbage til Stedet, hvor Ulykken var sket, hvorfor Rejsen fortsattes. Lidt N. for Gøtenæs passeredes en engelsk Trawler »Drusilla«, der blev anmodet om at eftersøge de forulykkede. 3 Personer blev fra S. ført over til D. for at paavise Stedet, hvor Ulykken indtraf. S. fortsatte derefter Rejsen.

Anm. De omkomne Passagerer var: Kristoffer Frederik Ziska af Klaksvig. Hans Esmar Kalsæg af Husum, Fru Johanne Olsen af Tveraa, Frk. Dagmar Joensen af Gjøv og Frk. Sigrid Marie Lutzen af Klaksvig.

233. Lystkutter **Sol** af Oslo. Bygget af Træ. Paa Rejse fra Oslo til Frederikshavn.

Strandet og forlist d. 2/10 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 6/10 28.

S. grundstødte i fint Vejr paa den inderste Revle lidt V. for Grenens Badehotel. Besætningen — 4 Mand — blev bjærged af Redningsbaad fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen er ubekendt.

234. S/S **Sophie** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Kollideret d. 18/5 28 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. 21/5 28.

Kl. 17⁴⁰, medens S. under Assistance af Lods og Slæbebaad — forhalede i Danzig Frihavn, kom Floddampere »Bydgozoz«, der var for indgaaende og som havde en Lægtter langs Siden, i Sigte. Da Skibene var ca. 50 m fra hinanden, blev der fra B. givet en kort Tone i Dampfløjten. Fra S., hvis Maskine arbejdede Langsomt Bak, blev Signalet besvaret med 3 korte Toner. Da B. var ca. 10 m fra S.s Slæbebaad, blev der fra førstnævnte Skib givet 2 korte Toner. En Kollision syntes uundgaaelig, og fra S. besvaredes Signalet med 2 korte Toner samtidig med at Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Styrbord. Umiddelbart efter tørnede B.s Stb.s Side imod S.s Ror, hvorved Rorbladet blev bøjet og Forstærkningerne derpaa brækkede.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

235. Ff. **Stanley** af Esbjerg. 35 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 28/11 28 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 12/12 28.

Se Nr. 210

236. M/Sk. **Sterna** af Faaborg, 88 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Kolding med 150 Tons Kul.

Sprunget læk, sat paa Land og forlist d. 18/2 28 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Pillau d. 23/2 28. Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. 3/3 28. Søforklaring og Søforhør i Faaborg d. 9/3 28. Tysk Strandingsindberetning dat. 1928. Forlisansmeldelse dat. 5/6 28.

D. 15/2 Kl. 1 passeredes Stila Fyr i ca. 5¹/₂ Sm.s Afstand. Kl. 2⁴⁵ bjærgedes Storsejlet paa Grund af tiltagende V.-lig Kuling. Kl. 4 viste der sig at være 6" Vand i Lasten, hvorfor Pumpen sattes i Gang uden at det dog lykkedes at faa læns. Kl. 8 pejledes 10" og Kl. 12 16" Vand. Efter afholdt Skibsraad. besluttedes at søge tilbage til Danzig, og Klokkeren 14 ændredes Kursen til misv. SSØ. Motoren startedes og Storsejlet blev sat. Ved Pejling viste der sig at være 1'11" Vand ved Pumpen. Kl. 16 pejledes 2' 3". Kl. 18 2' 5" og Kl. 20¹⁵ stod Vandet 2" op paa Motorens Svinghjul. Kl. 20⁴⁵ gik Motoren i Staa, og det viste sig, at Vandet var trængt gennem Luftventilerne ind i Gryden, derfra op gennem Luftkanalerne. Vandet havde bortskyllet Smøreolien, hvorved Stemplerne brændte fast. Kl. 22 pejledes 2' 10" Vand og Kl. 24 pejledes 3" 6" Vandet steg stadig, og d. 16/2 Kl. 10 pejledes 5' 4". Landet omkring Hiestenes Fyr kom nu i Sigte. Kl. 12, da S. var ca. 12 Sm. misv. NØ. af Hiestenes Fyr. blæste Skonnert- og Storsejlet i Stykker. Da det blev anset for umuligt at naa Danzig. ændredes Kursen til misv. Ø., for at naa ind til Pillau. Kl. 14 blev den Del af Dækslasten. der ikke allerede var skyllet over Bord. kastet over Bord. Herunder fyldtes begge Pumperne med Kulstykker, hvorved Pumperne blev ubrugelige. Kl. 21 sprang Vinden pludselig til NV. Da Skibet, der kun havde Forsejl og et halvt Skonnertsejl, ikke kunde avancere, og da det kunde frygtes, at det hvert Øjeblik vilde synke, blev det efter fornyet Skibsraad besluttet at sætte Skibet paa Land. Kl. 21¹⁰ ændredes Kursen til misv. SØ. D. 18/2 Kl. 1¹⁵ tog S., der nu laa meget paa Næsen, Grunden med Stævnen. Skibet svingede rundt og blev Kl. 1³⁰ staaende ca. 100 m fra Land ved Neukrug. Lugerne blev umiddelbart efter slaaet ind, hvorved Skibet fyldtes med Vand. Kl. ca. 9³⁰ blev Besætningen — 5 Mand — reddet ved Hjælp af Raketapparat fra Land.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen skyldes, at Skibet ved Weischelmünde har sejlet i svær Drivis.

237. M/Gl. **Stør** af Hamborg. 108 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Libau til Bremen med ca. 135 Tons Ærter.

Grundstødt d. 14/5 28 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/5 28.

Kl. 21 grundstødte S. i tæt Tange ca. 1 Sm. S. for Svaneke Fyr. D. 15/5 Kl. 2 kom Skibet flot efter at ca. 20 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

238. Ff. **Svanen** af Harboøre, 6 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn. Kæntret og forlist d. $26/5$ 28 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $14/6$ 28.

Da S. under en frisk V.-lig Kuling var ved Indsejlingen til Thyborøn, vistes der Faresignal herfra. En Motorkutter »Merci« tilbød at slæbe S. ind, hvilket Tilbud blev modtaget og S.s Besætning kom om Bord i M. Da Fartøjerne befandt sig i Fyrlinien til Indsejlingen, kom en Braadsø tværs ind over S., hvorved dette Fartøj kæntrede og Slæbetrossen knækkede. Ved Hjælp af et Dræg fik man atter fat i Slæbetrossen og Bugseringen genoptoges. Da M. var mellem Lysbøjerne 1 og 2, maatte Farten øges for at klare Grunden. Herved brækkede S.s Mast og Palstøtte, hvortil Slæberen var gjort fast, og S. sank øjeblikkelig.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

239. S/S **Svanhild** af Helsingør, 2147 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra St. Johns N.F. til Montreal.

Kollideret d. $10/10$ 28 paa St. Lawrencefloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/11$ 28.

Kl. 10^{25} fik S. Lods samt Karantænelæge om Bord ved Falker Pt. Medens Lægen var om Bord, laa Lodsdamperen langs Bb.s Siden, hvor den tørnede imod flere Gange. Skønt der var Fendere imellem Skibene, fik S. dog nogle Buler i Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra Lodsdamperen foreligger ikke.

240. S/S **Svanholm** af Haugesund. Paa Rejse fra Leith til Gøteborg med Stykgods.

Grundstødt d. $22/12$ 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/12$ 28.

Kl. 18^{30} grundstødte S. ved Lønstrup i taaget Vejr. Kl. 22 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

241. S/S **Svend Pii** af Kjøbenhavn, 1809 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) Paa Rejse med Jordnødder.

Brand om Bord d. $30/3$ — $14/4$ i Dakar.

Søforklaring i Bordeaux d. $25/5$ 28. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $15/6$ 28. Søforhør i Frederikshavn d. $21/6$ 28.

Kl. 9 opdagedes Ild i Lasten paa Stb.s Side af Mellemdækket paa Forkant af Bunkerlugen. Slukningsarbejdet paabegyndtes straks og Brandvæsenet blev tilkaldt. Da Ilden greb om sig, lukkedes alle Luger og Luftrør og der sattes Damp til Bunkerrummene. Kl. 13 brød Ilden op i Kahytten. Kl. 14 var Ilden oven Dæk slukket, hvorefter Skibet slæbtes ud paa Inderreden, hvor der ankredes. Ilden bekæmpedes nu fra Stb.s Bunkerluge og der fyldtes Vand paa Mellemdækket. D. $31/3$ blev der skaaret Huller i Dækket seks forskellige Steder, og der blev sat Brandslanger ned i Hullerne. D. $1/4$ syntes Ilden at forplante sig forefter, Slukningsarbejdet fortsattes. D. $3/4$ paabegyndtes Losning af Lasten fra Nr. 1 Luge: flere Slanger sattes ud af Virksomhed, idet Ilden syntes at være bekæmpet, D. $4/4$ Kl. 8^{30} opdagedes Flammer paa Forkant af Mellemdæks 2. Luge om Bb., Ilden blev straks slukket. Kl. 13^{30} maatte Arbejdet i 1-Lugen standses paa Grund af Røg. Lugen blev tildækket, og Losningen fortsattes fra Nr. 4 Luge. Slukningsarbejdet og Losningen fortsattes d. $5/4$ D. $6/4$ Kl. 11 blev Dækket paa Agterkant og Siderne af Nr. 2 Luge glødende. Et Par Luggedæksler aabnedes og der sprøjtedes Vand paa Flammerne samt paa Dækket. Senere begyndte Dørk samt Træværk i Kahytten at blive svedent, Dørken brækkedes op, og Ilden blev angrebet gennem to Huller, der var skaaret i Jerndækket i Kahytten. Kl. 14 var Dækket rundt 2-Lugen kendelig afsvalet og Tilsætning af Vand paa Mellemdækket stoppedes. Kl. 15 blev det besluttet at fylde Forskibet med Vand. D. $7/4$ om Aftenen stod Vandet op til Underkant af Nr. 1 Lugekarm, hvorefter Paafyldningen af Vandet i Forskibet stoppedes; Skibet stod da paa Grund paa 23' Vand. I de følgende Dage lossedes stadig af Lasten, og der sprøjtedes Vand paa Lasten paa Mellemdækket. naar Varmeudvikling mærkedes. D. $10/4$ Kl. 10 Fmd. paabegyndtes Lænsning af Forskibet, der blev læns d. $12/4$ Kl. 18. D. $14/4$ Kl. 9 gik S. P. ud paa Yderreden, hvor der ankredes Kl. 9^{30} . Kl. 10^{30} aabnedes Nr. 2 Luge, og Vand fra 5 Brandslanger fra en langs Siden liggende Sprøjtetdamper samt fra Skibets egne Brandslanger sprøjtedes paa Lasten samtidig med at denne kastedes over Bord ved Hjælp af en Grab. Efter at have losset i ca. 15 Minutter slog svær Røg og Flammer op fra Forkant af Nr. 2 Luge. I Løbet af ca. 20 Minutter var man dog Herre over Ilden. Kl. 19 var Ilden helt slukket. Ved Eftersyn konstateredes følgende Skader: 2 Dæksbjælker under Kahytten bøjede, Dækket under Kahyt og rundt Nr. 4 Luge og Hoveddækket ved Nr. 2 Luge om Bb. bulet af Varmen, Casing ved Kedler kastet sig, Træskod ved Casing om Stb.s Bunkerluge og Telegrafkasse brændt, Maling paa Mellemdæk og Agterkant af Underlast afbrændt, Garneringen i Forlasten slaaet sig, alle Luggedæksler til Nr. 2 Luge beskadiget af Ild og en Del Presenninger ødelagt af Ild og Olie. Endvidere var alt i Førerens Kahyt og alle Kamre i Forhuset samt Pantry ødelagt af Ild og Vand.

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

b) Paasejlet d. $10/6$ 28 paa Holtenau Red.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $15/6$ 28.

Kl. 18^{30} , medens S. P. laa opankret paa anvist Plads, blev Skibet paasejlet af S/S »Lippe« af Bremen. der var under Manøvrering. S. P.s Stævn blev bøjet paa en Længde af ca. 6 Fod.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

242. M/Ff. **Syrenen** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i November 1928; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $9/12$ 28.

D. $19/11$ Kl. $13^{1/2}$ afgik s. fra Esbjerg. D. $23/11$ blev Fartøjet observeret 20 Sm. NV. for Horns Rev Fyr-

skib. Senere er intet set eller hørt til Fartøjet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus. Der er senere ilanddrevet forskellige Vragstykker hidrørende fra S.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Christian Enevoldsen, Bedstemand Aage Marius Pedersen Roust, Fisker Gunnar Oscar Kümmel og Fisker Søren Jensen, alle af Esbjerg.

243. M/Jt. Søblomsten af Odense, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Aarhus med 70 Sække Strandskaller.

Grundstødt og forlist d. ²⁹/₁₀ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Ebeltoft d. ³⁰/₁₀ 28. Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₀ 28. Søforhør i Ebeltoft d. ¹⁷/₁₁ og ²⁰/₁₁ 28. Søforhør i Kerteminde d. ¹⁵/₁₂ 28.

D. ²⁸/₁₀ om Aftenen opankredes S. under en SV.-lig Kuling Ø. for Sletterhage Fyr. D. ²⁹/₁₀ Kl. ca. 11 blev Kursen sat mod Ebeltoft for at søge Læ der. Kl. ca. 12 gik Føreren, der var alene paa Dækket, ned for at smøre Motoren, og ca. 2 Minutter efter tog Fartøjet Grunden paa Alhage og blev staaende. Da det viste sig umuligt at bakke S. flot, kastedes Ankeret, og en Mand blev sendt i Land i Jollen for at rekvirere Assistance. Ca. 2 Timer senere blev de ombordværende 3 Personer bjærgede af en Fiskekutter.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er Ukendskab til Farvandet.

244. M/F Sønderjylland af Assens, 94 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Assens til Aarø Sund.

Havareret og grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 28 i Assens.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. ¹³/₁₀ 28.

Kl. 21⁵⁷, medens Færgen bakkede ud af Færgelejet, stoppede Motoren pludselig. Inden Ankeret blev kastet tog Færgen Grunden udenfor Havnen. S. kom senere flot ved fremmed Hjælp. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at S.s Skrue havde fisket en Wire til en Bøje, der var udlagt af en Uddybningsmaskine.

Anm. Aarsagen til Havariet og Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

245. S/S Taarnborg af Kjøbenhavn, 1232 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Drammen med Props.

Kastet Dækslast over Bord og havareret i November 1928 i Østersøen, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Drammen d. ³/₁₂ 28.

D. ²⁰/₁₁ Kl. 9³⁰ afgik T. fra Leningrad. D. ²²/₁₁ Kl. 12⁴⁵ tog Skibet, der havde 7°—8° Stb.s Slagside, under en haard S.-lig Kuling en svær Sø over, hvorved Dækslasten kastede sig til Stb. og Skibet fik ca. 27° Slagside. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at kaste Ladning over Bord for at rette Skibet op. Umiddelbart efter at dette Arbejde var paabegyndt, tog T. atter en svær Overhaling, hvorved Dækslasten kastedes Stb. over og knækkede alle Dækslaststøtterne paa Fordækket samt de forreste Støtter paa Agterdækket. Dækslasten blev hængende i Surringerne og Skibet fik ca. 35° Slagside. Dækslastsurringerne kappedes, hvorved T. rettede sig en Del op. Et Eftersyn viste, at Skanseklædning og Lønning om Stb var en Del beskadiget. D. ²⁵/₁₁ Kl. 14³⁰ tog Skibet en svær sø over Bakken, hvorved Spilledamprøret til Ankerspillet brækkede. Det blev besluttet at søge ind til Kjøbenhavn, hvortil T. ankom d. ²⁶/₁₁ Kl. 13.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

246. M/S Tacoma af Kjøbenhavn, 5905 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Olympia til Yokohama med Tømmer og Hvede.

Havareret og mistet Dækslast i November/December 28 i Stillehavet.

Søforklaring i Yokohama d. ⁹/₁₂ 28.

D. ²⁵/₁₁ Kl. 3 under en nordlig stormende Kuling blev Dækslasten over Nr. 3 Luge slaet løs af Søen og en Del Brædder og Baby Squares gik over Bord. Det viste sig senere, at der var en Del Vand i Nr. 2 og 3 Last, og ved Eftersyn fandtes Dækslerne til Bb. Nr. 2 og Stb.s Nr. 3 Last slaet af. Endvidere havde Dækslasten knækket en Støbejernskarm til Bb.s Nr. 3 Spil. D. ³⁰/₁₁ slog Søen Dækslasten paa Agterdækket Bb. over, hvorved alle Støtterne knækkede. Gelænderet langs Siden knækkede og bøjedes. Svanehalen paa Tunneltankens Luftrør brækkede af og Galgen til Nr. 5 Bommene blev revet ud af Dækket og bøjet. D. ²/₁₂ Kl. 10 tog Skibet en svær Sø over Baaddækket, hvorved Klamperne til Stb.s Redningsbaad blev revet ud af Dækket, Dørene til Salonhus og Kontoret beskadiget: endvidere kastede Dækslasten paa Fordækket sig og beskadigede Gelænderet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

247. M/Sk. Thea af Odense. 46 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Malmø med Majs.

Sprunget læk d. ²⁶/₅ 28 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁷/₆ 28.

Kl. 1, da T. var i Nærheden af Lysegrunden, pejledes 11" ved Pumpen. Vinden var NV.-lig, haard Kuling. Der pumpedes læns, men en halv Time senere pejledes atter 11" Skønt Pumpen holdtes gaende, var Vandet KL. 8 steget til Maskindørken, og det blev besluttet at søge til Land. Kl. 8½ kom Gilleleje F.S. i Sigte forude og Kl. 9½ ankom T. til Gilleleje. Skibet viste sig nu at være tæt, og ved Eftersyn opdagedes et stort Rottehul i Skandækket midtskibs om Stb.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Vismar med 80 Tons Kalksten.

Sprunget læk og forlist d. ¹⁹/₇ 28 i Østersøen.

Søforhør i Nykøbing F. d. ²¹/₇ 28 Forlisanmeldelse dat. Odense d. ²⁰/₈ 28.

Kl. 3 da T. under en haard VNV.-lig Storm var i Nærheden af Gedser, halsedes rundt. Under denne Manøvre sprang Pikfaldet til Skonnertsejlet, hvorefter dette Sejle bjærgedes. Da man nu vilde starte Motoren, opdagedes det, at der var ca. 2' Vand i Lasten. Da det befrygtedes, at Skibet vilde synke inden man kunde

naa Havn, blev der sat Nødssignal, og kort efter blev Besætningen — 2 Mand — bjærgtet af Redningsbaaden fra den tyske Færge »Schwerin«. En Bjærgningsdamper, der blev tilkaldt, forsøgte at slæbe T. i Havn, men Skibet sank da Slæbningen paabegyndtes.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i den haarde Sø.

Anm. 2. Som Anerkendelse fra den danske Regerings Side for udvist Mod og behjertet Optræden ved Bjærgningen af T.s Besætning er der tildelt Færgen »Schwerin« Fører. Kaptajn Pechel, et Guldur, samme Skibs 2. Styrmand Lerch en Prismekikkert og de øvrige af Skibets Besætning, der deltog i Bjærgningen, nemlig Overmatroserne Böger og Voss samt Matroserne Peters og Westphal hver et Sølvbæger.

248. S/S **Thyra** af Kjøbenhavn, 836 Reg. T. Br. Bvgget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Lübeck med Træ.

Kastet Dækslast over Bord d. $22/_{11}$ og $23/_{11}$ 28 i Østersøen.

Søforhør i Lübeck d. $30/_{11}$ 28.

D. $22/_{11}$ Kl. 14¹⁵ passeredes Odensholen i 8 Sm.s Afstand. I Løbet af Dagen tiltog Vinden, og Kl. 20 blæste det en haard SSØ.-lig Kuling. Skibet, der tog Vand over Dæksladningen, fik nu Slagside til Stb., og da T. ikke kunde rettes op ved Hjælp af Maskintanken, kastedes en Del af Dækslasten over Bord, og Skibet drejedes til for langsom Fart. D. $23/_{11}$ var Vinden frisket til Storm. Kl. 12 befandt T. sig paa giss. $58^{\circ} 33' N.$ Brd. $21^{\circ} 45' O.$ Lgd. Skibet fik nu pludselig 15° Bb.s Slagside, hvorefter der atter kastedes en Del af Dækslasten over Bord.

249. S/S **Tiber** af Kjøbenhavn, 1405 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Kjøbenhavn med Stykgods og Heste.

Havareret d. $21/4$ 28 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Gesandtskabet i Riga. Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/5$ 28.

Søforklaring i Dunkerque d. $9/5$ 28.

Kl. 11¹⁰ arbejdede T. i Isen ca. 18 Sm. SØ. for Domesnæs. Herunder tørnede Skruen et Isstykke, hvorved alle Skrubladene blev slaet af ved Navet. T. blev indslæbt til Riga. Ved senere Eftersyn opdagedes, at 2 Nagler i Bb.s Nr. 1 Underlast lækede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

250. S/S **Tiifsee** af Bremerhaven, 807 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing F. med Majs og Oliekager.

Grundstødt d. $8/1$ 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $11/1$ 28.

Kl. ea. 4³⁰ grundstødte T. i diset Vejr under en frisk NV.-lig Kuling paa Stenøre-Nakke. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

251. M/B **Tjaldavik** af Tveraa, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Suderø til Tveraa.

Kollideret d. $2/_{10}$ 28 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $6/_{10}$ 28.

Se Nr. 61.

252. M/Gl. **Triton** af Faxe Ladeplads, 80 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Fyr. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Neksø og Rønne med 145 Tons Kalkgødning.

Kollideret og sunket d. $5/_{11}$ 28 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/_{11}$ 28. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $17/_{11}$ 28.

D. $4/_{11}$ Kl. 16 befandt T. sig ved Smygehuk. Da Vinden, der var ØNØ., tiltog saaledes at T. ikke avancerede, blev det besluttet at søge ind til Skanør. Da Skibet ankom dertil, kunde det paa Grund af Vejret ikke opankres, hvorfor der fortsattes til Kastrup, og da det ogsaa viste sig umuligt at ankre der, blev det besluttet at søge ind til Kjøbenhavn. D. $5/_{11}$ Kl. 6 passeredes Bølgebyrderne under en ØNØ.-lig Storm med Regndis. T. gik for Sejlene alene, og der styredes i Løbets Stb.s Side ind til Langeliniemolen. Da T. havde passeret Molerne ved indløbet til Kroneløbet bemærkedes den svenske Dampfærge »Malmø« under Bakning ud af Frihavnen. Da der syntes Fare for Sammenstød blev der fra T. givet en Tone med Taagehornet. Kort efter hørtes et Signal fra M., men umiddelbart efter tørnede dette Skib imod T.s Stb.s Side agten for Mesanrigningen. T. drejedes herved saaledes, at dens Stb.s Side kom langs M.s Bb.s Side. hvorved en af Færgens Redningsbaade fiskede T.s Rig og faldt ned paa Ruffet. Paa T., hvis Sejl blev firede i Kollisionsøjeblikket, blev Klyveren hejst, hvorefter Skibene kom klar af hinanden. T. tørnede nu med Bb.s Bov mod Enden af Langeliniemolen, Ankeret kastedes, og T. svajede op ca. 3 Fv. fra Kajen ved Marmorsliberiet. Ca 6 Minutter efter sank T., der ved Kollisionen havde faaet en betydelig Lækage.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

253. S/S **Ulf** af Helsingør, 1344 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Bordeaux.

Kollideret d. $9/_{11}$ 28 i Biskaya.

Søforhør i Bordeaux d. $12/_{11}$ 28. Søforklaring i Fredericia d. $3/_{12}$ 28.

Kl. 2¹⁵, da U. befandt sig ca. 12 Sm. V. for Chassiron Fyr kom en klar Lanterne i Sigte ret Forude. U.s Ror blev straks lagt Bb. og umiddelbart efter gled en Fiskekutter langs Siden i ca. 1 Fv.s Afstand. Roret blev nu skiftet for at Kutteren ikke skulde tørne mod U.s Agterskib. Maskinen blev stoppet, og et Eftersyn viste, at Gelænderet paa Poopen var brækket og bøjet, hvorfor det maa antages, at Kutteren har tørnet mod U.s Agterskib. Det forsøgte at holde U. i Nærheden af det andet Skib; men Kl. ca. 4 forsvandt dette. Da al Eftersøgning viste sig forgæves, fortsattes Rejsen Kl. 7³⁵.

Anm. Det andet Skibs Navn og Hjemsted kendes ikke.

254. 3^m Sk. **Ursula** af Hamborg, Bygget af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Svovlkis.

Grundstødt d. $\frac{25}{11}$ 28 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{11}$ 28.

Kl. 23 grundstødte U. under en NØ.-lig Storm med Regntykning ved Bønnerup Strand. 3 Mand af Besætningen blev reddet af Grenaa Redningsbaad. Skibet blev d. $\frac{30}{12}$ bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Rengtykning.

255. Pram **V.B.V.** 7.

Kollideret d. $\frac{20}{12}$ 28 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{5}{2}$ 29.

Kl. ca. 17 passerede V.B.V. 7, der tillige med Pram V.B.V. 6 blev bugseret af S/S »Lindormen« af Løgstør, Hals-Barre for indgaaende. Umiddelbart efter kom et modgaaende Skibs Top- og Sidelanterer i Sigte. Der holdtes over i Løbets N.-lige Side, saaledes at Egense Bagfyr holdtes overet med det grønne Forfyr. Da Skibene nærmede sig hinanden hørtes en kort Tone fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Willy« af Hamborg og hvis grønne Sidelantererne var i Sigte. Fra L. besvaredes dette Signal med 2 korte Toner og Roret blev lagt Stb. Umiddelbart efter hørtes tre korte Toner fra W., og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Bb.; men umiddelbart efter — Kl. 17¹⁵ — tørnede W. imod V.B.V. 7.s Stb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

256. S/S **Valborg** af Kjøbenhavn, 847 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Walkom til Calais med Træ.

Grundstødt d. $\frac{19}{6}$ 28 ved Dagø.

Indberetning fra Konsulatet i Reval dat. $\frac{12}{7}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{7}$ 28.

Kl. 13 pejledes Odensholm Fyr i misv. SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S., Afstand 6,5 Sm. Herfra styredes retv. S.62⁰V. Kl. 16⁴⁵ passeredes Takhkona Fyr i 5,5 Sm.s Afstand. Vejret var regndiset, og det blæste en haard N.-lig Kuling. Kl. 18⁰⁵ tog Skibet pludselig Grunden og efter at have hugget haardt tre Gange, blev det staaende fast. Da det viste sig umuligt at bakke Skibet, der var tæt. af Grunden, blev det besluttet at kaste en Del af Dækslasten over Bord. Dette Arbejde paabegyndtes Kl. 21, men stoppedes igen Kl. 22³⁰, idet der viste sig at være 10" Vand i Forlasten. D. $\frac{20}{6}$ Kl. 9⁰⁶ pejledes Takhkona Fyr i misv. Ø. $\frac{5}{8}$ N., Dageort Fyr i misv. S.t.V. $\frac{3}{8}$ V. og Ristna Fyr i misv. SV.V $\frac{1}{4}$ S. Kl. 13 ankom en Bjærgningsdamper og d. $\frac{24}{6}$ Kl. 18³⁵ kom Skibet, der havde faaet betydelig Bundskade, flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Føreren har udvist Uforsigtighed ved under de forhaandenværende Omstændigheder at sætte Skibets Kurs lige paa Neckmangrundens F. S., og at Grundstødningen dels er en Følge heraf, dels en Følge af strømsætning.

257. S/S **Venus** af Flensborg, 16 Reg. T. Net. Paa Rejse fra Florida til Danzig med Jern.

Grundstødt d. $\frac{5}{4}$ 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{5}$ 28.

V. grundstødte i taaget Vejr ved Gl. Skagen. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

258. Ff. **Venus** af Hundested. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads til Grimsby med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{29}{4}$ 28 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{29}{4}$ 28.

Kl. 4 grundstødte V. i Taage 3 Sm. SØ. af Kystvagstationen Hut.

259. S/S **Vera** af Kjøbenhavn. 1227 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Danrig.

Grundstødt d. $\frac{10}{1}$ 28 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$, 28. Søforklaring i Helsingør d. $\frac{20}{1}$ 28.

D. $\frac{9}{1}$ Kl. 19¹⁴ passeredes Drogdens F.S. tæt om Bb. Herfra styredes retv. S.3⁰V., Log 0, Patentlog-rettelser $\div 6^{\circ}$. Kursen ændredes Kl. 21³⁵ til retv. S.65⁰ Ø., Log 19, og Kl. 22²⁰ til retv. N.89⁰Ø., Log 26. D. $\frac{10}{1}$ Kl. 3⁴⁰, da Loggen viste 72, loddedes 15 Fv. Kl. 4 ændredes Kursen til retv. N.71⁰ Ø., Log 74. Den vagthavende Styrmand fik Ordre til at varsko føreren, hvis Vejret, der var let regndiset blev usigtbart eller hvis der intet Fyr var kommet i Sigte inden 15 Sm. var udløbet. Kl. 5³⁵ kom Land i Sigte ret forude, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Kl. 5⁴⁰, medens Maskinen bakkede for Fuld Kraft, tog V. Grunden og blev staaende. som det senere viste sig ved Teglkaas. Loggen viste da 87. Kl. ca. 6 kom Skibet flot ved egen Hjælp, men umiddelbart efter blev det af Søen sat paa Grund med Bredsidens mod Land. Da det viste sig umuligt atter at komme flot ved egen Hjælp rekvireredes Assistance af en Bjærgningsdamper. Kl. ca. 10 begyndte der at trænge Vand ind i Forlast og Kedeltank, og i Løbet af Eftermiddagen viste der sig Vand i Agterlasten. Kl. ca. 19 ankom en Bjærgningsdamper, men paa Grund af den friske VSV.-lige Kuling, kunde den intet udrette. Vejret holdt sig uforandret til d. $\frac{15}{1}$, og d. $\frac{17}{1}$, Kl. 8¹⁰ blev Skibet bragt flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes det disede Vejr i Forbindelse med Strømsætning samt den Omstændighed, at Loddet ikke er blevet benyttet tilstrækkeligt som Kontrol for Bestikket.

260. Motorkvase **Vesta** af Arnager. 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tejn til Sassnitz med ca. 6 Tons Fisk.

Grundstødt d. $\frac{15}{2}$ 28 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Allinge d. $\frac{22}{2}$ 28. Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{2}$ 28.

Kl. ca. 17³⁰ passeredes Hammeren, hvorfra styredes SV. for en jævn S.-lig Brise. Kl.ca.22³⁰ blæste det en

SSv.-lig Storm med Snetykning. Det besluttedes at søge Læ under Land, kursen ændredes til NØ.

Kl. ca. 24 tog Skibet Grunden og blev staaende som det senere viste sig S for Blykobbeaa D $\frac{21}{2}$, kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grunslødingen skyldes Snetykning i Forbindelse med Strømsætning.

261. 2^m M/Ff. **Vesthavet** af Trangisvaag, 83 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Fyr. Paa Pejse fra Trangisvaag til Grimsby med 65 Tons saltet Fisk.

Strandet d. 23/9 28 ved Orkney Øerne; kondemneret.S

Søforklaring i Kirkwall d. 26/9 28. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 20/10 28. Meddelse fra Udenrigsministeriet dat. 21/12 28.

Kl. 19³⁰ passeredes Noup Head, hvorefter der styredes gennem Westray Firth. Kl. 21 befandt Skibet sig 1³/₄ Sm. N. af Iaraslett Head, herfra styredes retv. Ø.1/2S. indtil Kl. 21³⁰, hvorefter Kursen ændredes til retv. Ø.t.S. Vejret var regntykt og det blæste en let NNV.-lig Brise, medens der stod en svær Sø. Kl. 22 tog V. Grunden mellem Kili Holm og Egilshay. D. 2/10 blev V. kondemneret.

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

262. S/S **Viking** (Nationalitet ukendt).

Grundstødt d. 1/4 28 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 2/4 28.

Under tæt Taage grundstødte V. paa Vejrø V.-Flak. Skibet, der blev observeret Kl. 2³⁰, kom flot ved egen Hjælp Kl. 7.

263. S/S **Waal** af Rotterdam, 1261 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Sunderland til Masnedsund med Kul.

Grundstødt d. 22/4 28 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. 28/4 28. Strandingsindberetning dat. 2/5 28.

Kl. 2¹⁵ pejledes Hirshals i misv. SSØ.5/8Ø. Afstand 4¹/₂. Sm., Log 94. Herfra styredes Ø.t.N. en kort Tid, hvorefter Kursen ændredes til Ø.t.N.1/4N. Kl. 4 viste Loggen 8. Kort efter ændredes Kursen til ØNØ., derefter til NØ.t.Ø.1/2Ø. og endelig til NØ.t.Ø. Vejret var klart; men der stod Dis over Land. Kl. 4⁵⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. Højens Fyr pejledes da i misv. ØSØ.5/8Ø. og Gammel Skagen Sømærke i misv. S.t.V.3/4V. Da det viste sig umuligt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes en Bjærgningsdamper, der bragte W. flot d. 23/4 Kl. 18³⁵. W. blev indbragt til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Gammel Skagen Sømærke samt at Sandbanken V. for Højen Fyr var urigtigt angivet paa det til Navigeringen benyttede engelske Kort.

264. S/S **Ydun** af Horsens, 645 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 6/10 28 i Horsens Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 11/10 28.

Kl. 18 afgik Y. fra Horsens i diset Vejr. Kl. 18²⁹ passeredes Kosten for Enden af den gravede Rende, og Kursen blev sat efter Salgrundes To-Prik. Kl. ca. 18³⁵ passeredes Et-Prikken tæt om Bb. Da Haldrup røde Fyr ikke kom i Sigte, blev der slaaet Langsomt til Maskinen. Ca. 8 Minutter senere stoppedes Maskinen og der loddedes 6 m Vand. Da Y. formodedes at være ved To-Prikken, der ikke kunde findes, skønt der søgtes efter den med Projektør, blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Langsomt Frem, medens Loddet holdtes gaaende. Umiddelbart efter loddedes 3 m Vand. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men inden Skibet var stoppet, tog det — Kl. 18⁴⁰ — Grunden, som det senere viste sig Ø. for Sejløbet, og blev staaende. Efter forgæves at have gjort Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. 7/10 Kl. 4¹⁵ kom Y. flot ved Hjælp af en Slæbedamper.

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

265. S/S **Yokohama** af Kjøbenhavn, 3213 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Savannah til London med Stykgods.

Maskinen havareret d. 29/8 28 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Savannah d. 1/9 28. Søforklaring i Helsingør d. 6/11 28.

D. 29/8 Kl. 23²² under Manøvrering ud fra Savannah, mærkedes et Stød i Maskinen, hvorefter Lavtryks-Turbinen rystede meget naar den gik fuld fart. Kl. ca. 23⁵⁰ begyndte Kondensatoren af spæde voldsomt. D. 30/8 Kl. 2³⁰, da Y. befandt sig i Nærheden af Lodskutteren udenfor Savannah River, opankredes for Undersøgelse af Maskinen. og ved Eftersynet viste det sig, at der manglede to Skovle paa Lavtryks-Turbinens sidste Fremhjul, samt at flere af de øvrige Skovle paa dette Hjul var stærkt deformerede. De afsprængte Skovle var slyngede gennem Spildedampsrørene i Kondensatoren og havde ituslaet 2 af disse Rør. Det blev derefter besluttet at gaa tilbage til Savannah for Reparation.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet er opstaaet som Følge af. at Skruen har tørnet mod en undersøisk Genstand.

b) Paa Rejse fra Helsingør til Kjøbenhavn.

Tørnet en Kaj d. 5/12 28 i Kjøbenhavn Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 8/12 28.

Kl. 8⁴⁶ tørnede Y., der med Assistance af Lods skulde ind til Bunkerkuldepotet. mod Hjørnet af Kajen ved Bunkerkuldepotet. Kajen blev en Del beskadiget og en Plade i Y.s Bb.s Bov revnede.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter del i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at Strømmen gennem Lynetteløbet har taget Agterskibet.

266. SS **Yrsa** af Esbjerg, 846 Reg. T. Br., Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Malaga til London.

Kollideret d. 21/10 28 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 30/10 28.

Kl. 1 da Y., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Williams Barge Roads Dagenham, kolliderede Skibet med Lægter »Arawa«, hvorved denne samt to andre Lægtere gik i Drift. Y. fik Boven let beskadiget.

267. 3^m Sk. **Ørnen** af Svendborg, 250 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse til Middlesborough.

Grundstødt d. ²⁵/₁₂ 28 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Middlesborough d. ³¹/₁₂ 28.

Kl. 22, da Ø. under en orkanagtig Storm fra SV. med Regnbyger var i Nærheden af Salt Scar Lysbøje, der ikke var i Sigte, hvorfor Loddet holdtes gaaende, tog Skibet pludselig Grunden. Efter ca. 10 Minutters Forløb kom Skibet flot, og der kastedes Anker. Kl. ca. 24 viste det sig, at Skibet var blevet læk, hvorfor der opsendtes Rakter. D. ²⁶/₁₂ Kl. 1³⁰ kom Redningsbaaden fra Land og meddelte, at en Bugserdamper kom til Hjælp. Denne ankom Kl. 4 og slæbte Ø. til Nr. 3 Bøje paa Teesfloden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være usigtbart Vejr.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1928 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	16	—	1	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	3	—	—	20	4
Grundstødning	34	38	—	1	2	6	1	—	16	4	2	2	—	1	—	—	55	52
Kæntring	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sprunget læk i Søen	4	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2
Forladt synkefærdig	14	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	16	1
Forskellig Søskade	12	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	26
Kollision	20	51	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	52
Brand	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7
Borteblevet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald m. m.	8	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	10
I alt . . .	113	136	1	2	3	6	1	—	20	5	3	2	—	4	—	—	141	155

296

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1928 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.	16	1328	—	—	16	1328
Kæntring	1	6	—	—	1	6
Forladt synkefærdig	13	722	1	32	14	754
Kollision	7	562	—	—	7	562
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	2	65	—	—	2	65
I alt . . .	39	2683	1	32	40	2715

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1928 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	I alt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	10	9	19
Overbordfald	8	1	9
Andre Ulykkestilfælde	7	11	18
I alt . . .	25	21	46

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1928 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger Inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	3	—	—	—	3	—	2	—	1	3	6	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet)	—	—	—	—	—	—	4	2	1	7	7	—	—	—	
Jyllands Østkyst	6	4	3	—	13	4	1	—	—	5	18	—	1	1	
Limfjorden	—	2	1	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Læsø	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).	—	1	—	—	1	2	2	—	—	4	5	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	—	1	1	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	1	—	—	—	1	1	—	1	—	2	3	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø)	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	1	2	—	—	3	3	3	—	—	6	9	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst	2	—	—	—	2	5	—	—	—	5	7	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	1	—	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Amager	2	1	—	—	3	—	—	—	—	1	4	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn)	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	1	1	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Bornholms Østkyst	1	—	—	—	1	2	—	1	—	3	4	—	—	—	
I alt	24	15	5	—	44	21	16	4	2	43	87	—	1	1	

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 — 296 — i Aaret 1928 mindre end i Aarene 1927 og 1926, hvor Antallet var henholdsvis 352 og 319. Søulykkernes Antal i danske Farvande er ifølge Tabel D for 1928 — da Antallet var 87 — mindre end i 1927, da Antallet var 100, men større end i 1926, da Antallet var 75.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1928 kun gaaet tabt eet paa 32 Reg. Tons Brutto. I 1927 og 1926 udgjorde Tabet henholdsvis 7 Skibe med 4399 Reg. Tons Brutto og 2 Skibe, hvis Tonnage ikke kendes. Det opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 39 med 2683 Reg. Tons Brutto — er større end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1927 udgjorde 26 Skibe med ialt 1751 Reg. Tons Brutto og i 1920 35 Skibe med ialt 2577 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 39 Sejlskib og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 4 mellem 100 og 500 Reg. Tons Brutto; de øvrige var alle under 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1928 har 6 Dampskibe og 1 Motorskib haft Brand om Bord. For Dampskibenes Vedkommende var Aarsagen til Branden henholdsvis: Benzin i Kedellasten hidrørende fra en Lækage i Kofferdammen, Selvantændelse, Uforsigtighed ved Benyttelse af et Autogenskæreapparat og i 3 Tilfælde ubekendt. Aarsagen til Branden i Motorskibet var Selvantændelse. Endvidere har 2 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I det ene Tilfælde opstod Ilden som Følge af en Blæselampes Eksplosion, i det andet Tilfælde ved at Gnisten fra Motoren antændte Spildolie.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 9 Tilfælde mod 24 Tilfælde i 1927 og 19 Tilfælde i 1926.

Af de i 1928 ifølge Tabel C omkomne 46 Personer var 35 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 5 Tilfælde.