



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1929

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

NOVEMBER 1930

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 1929.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1929.....	66

1929.

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

a) Paa Rejse fra Rotterdam med Koks.

Kollideret og rørt Grunden d. $\frac{4}{8}$ 29 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{8}$ 29.

Kl. 16¹⁰, da Aa. befandt sig ved 16,3 km Mærket kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være græsk S/S »Pirrakis L. Cambonis«, i Sigte forude. Aa., der gik for langsom Maskine, blev holdt i Kanalens Stb.s Side. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, drejede P. L. C pludselig Bb. over: Aa.s Maskine stoppedes, men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb. Umiddelbart efter tørnede P. L. C. imod Aa.s Bb.s Side forude. Aa.s Ror blev skiftet, hvorefter det andet Skib tørnede Aa.s Bb.s Side midtskibs og ved Agterrigningen. Herved mistede Aa. Styret, og skønt Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod Bb.s Anker falde, tog Skibet Grunden paa Kanalens Bb.s Side. Aa. gled straks af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes.

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

b) Paa Rejse fra Penarth til Leixoes med Kul.

Havareret i December 1929 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{12}$ 29. Indberetning fra Konsulatet i London dat. $\frac{23}{12}$ 29.

I Løbet af Natten mellem d. $\frac{9}{12}$ og $\frac{7}{12}$, da Aa. under en NV.-lig Orkan var ca. 80 Sm. ØSØ. af Fastnet Fyr. blev en Del af Broen, samt Jollen og 2 Redningsbaade slaaet i Stykker af Søen, der desuden forarsagede en Del andre ovenbords Havarier. Aa. gik til Dublin for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

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

Kollideret d. $\frac{5}{2}$ 29 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{14}{2}$ 29.

Kl. 8³⁰ da Aa. skulde lægge til Bolværk i Aalborg, tabte Skibet Styret paa Grund af Isen i Farvandet og tørnede mod S/S »Maja«, der laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen led M. en Del Skade paa Bro og Bak samt Skandæk ved Fokkeriggen. Aa. fik Bb.s Ankerklyds sprængt indvendig.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

3. S/S **Ada Gorthon** af Helsingborg. Paa Rejse fra Houston til Nørresundby med Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{9}{1}$ 29.

Kl. 1³⁰ fik A. G. Lods ved Hals Barre Fyr og styrede efter Lodsens Anvisning ind over Barren. Da Skibet var omtrent midt i Løbet mistede det Styret og tog Grunden paa Stb.s Side af Renden. Ved en Undersøgelse af Styregrejserne viste det sig, at Bb.s Styreledning var brækket. Det lykkedes at bringe Skibet flot ved at bakke i et Kvarter. Kl. 3³⁰ var Styreledningen repareret, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

4. M/S **Afrika** af Kjøbenhavn, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Hamborg.

Grundstødt d. $\frac{5}{2}$ 29 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{7}$ 29.

Kl. 12⁰⁰ pejledes Hollerwettern Fyr i retv. N. 13° V., Afst. 0,8 Sm. Vejret var diset, og der styredes efter Lodsens Anvisning. Kl. 12¹⁵ kom en rød Spidstønde i Sigte tæt om Bb.; Roret blev lagt haardt Stb. og Bb.s Maskine stoppet. Kl. 12¹⁷, da A. laa omtrent SØ. an, beordredes begge Maskiner Fuld Kraft Frem. Kl. 12²² tog Skibet pludselig Grunden, Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende. D. $\frac{8}{2}$ Kl. 13³⁰ — efter at en Del af Ladningen var lægteret — kom A. flot ved Hjælp af 5 Slæbebaade.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Farvandets Afmærkning paa Grund af Isforholdene ikke var i Orden.

5. M/Gl. **Agnete** af Aarhus, 80 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Sandgravning i Kattegat.

Sunket d. $\frac{6}{10}$ 29 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{9}{10}$ 29.

Ca. Kl. 14¹², da A. under en frisk SØ.-lig Brise var ca. 1 Sm. fra Aarhus, bordfyldte Skibet, hvorved det fik Stb.s Slagside. Der holdtes nu af for Vejret, men da dette ikke rettede paa Skibet, drejedes det

til Vinden. A. fik nu mere Slagside, og Vandet trængte ned i Lukaf og Maskinrum, og i Løbet af 3—4 Minutter sank A. Besætningen — 4 Mand — var gaaet i Baaden og blev optaget af Lodsbaaden fra Aarhus.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er sunket som Følge af, at Skibets Sandlast har været levende og har forskubbet sig.

6. S/S **Agnete** af Kjøbenhavn, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $25/10$ 29 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/10$ 29.

Kl. 5^{20} kom A. ind i Prøvesten Fyrets klare Vinkel; Maskinen beordredes Halv Kraft og Roret lagdes Bb. En medgaaende Dampers Topplanterne var da i Sigte agterude. Kl. 5^{23} stoppedes Maskinen, og der blussedes efter Lods. A. befandt sig da i Trekroners grønne Vinkel og var lige kommet ind i Prøvestenens grønne Vinkel. Den medgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Fernande« af Goole, var imidlertid kommet op langs A.s Stb.s Side i en Afstand af ca. 100 Fod. Da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes A.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød med Dampfløjten, og Roret blev lagt Stb. Men umiddelbart efter — Kl. 5^{26} — tørnede A.s Stb.s Stævn imod F.s Bb.s Laaring, hvorved A.s Ankerlæg brækkede og Fligene trængte ind i F.s Bb.s Skanseklædning. A. fik endvidere Stævnen bøjet og en Bule i Boven.

Af den af F.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at F., der havde Lods om Bord, kom op langs Stb.s Side af A. i en Afstand af ca. 300 Fod. Under Passagen nærmede Skibene sig hinanden, og ca. 3 Minutter efter, at A.s grønne Sidelanterne var kommet i Sigte, saas A. svinge Stb. over. Maskinen, der havde gaaet Langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb. for umiddelbart efter at blive skiftet til Stb., men ca. 1 Minut senere skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at A.s Stævn under Passagen er suget over imod F.

7. M/Sk. **Albatros** af Kjøbenhavn, 73 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $18/11$ 29 i Frederikshavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $21/11$ 29.

Kl. ca. 21^{30} , medens Besætningen var i Land, udbrød der Brand i A.s Lukaf. I Løbet af 1 Time var Ilden slukket.

Anm. Det antages, at Branden er opstaaet ved, at et Træskod er blevet antændt ved Udstraaing af Varme fra en Kakkelovn.

8. M/Kt. **Albatros** af Marstal, 20 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Bagenkop med Briketter.

Brændt og forlist d. $15/9$ 29 i Lille-Bælt.

Søforklaring i Haderslev d. $17/9$ 29. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $17/10$ 19.

Kl. ca. 17^{30} , da A. var 4 Sm. Ø. for Pøhls Rev, stoppede Motoren pludselig. Føreren skruede Straale-spidsen af Motoren for at rense denne, idet han samtidig tændte Blæselampen for at holde Cylinderen varm. Derefter forlod Føreren Motorrummet for at hente noget Værktøj, og da han efter et Par Minutters Forløb kom tilbage, stod Motorrummet i Flamme. Alle Forsøg paa at slukke Ilden mislykkedes, og da det maatte befrygtes, at Brændstoftanken vilde eksplodere, forlod Besætningen — 2 Mand — Skibet i Jollen, der holdtes i Nærheden af A. Kl. ca. 19 blev Besætningen optaget af M/S »Ernst Günther« af Kiel.

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

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

a) Havareret i Isen i Februar/Marts 29 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/3$ 29.

D. $17/2$ og $18/2$ sad A. gentagne Gange fast i Isen i Danzigerbugten. Isen skruede til Tider meget stærkt omkring Skibet. Det viste sig senere, at A. havde faaet nogle Buler i Skibssiden samt Skruen havareret.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. $8/3$ 29 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/3$ 29.

Kl. 1^{30} da A., der sejlede i Konvoy med Isbryderassistance, var i Nærheden af Falsterbo, sakkede Skibet agterud paa Grund af Pakis. »Isbrytaren 2«, der havde assisteret et andet Skib gennem Isen, stoppede op og viste med sin Projektør Rendens Retning. Da A. nænnede sig I. 2 blev Isen lettere. Fra Isbryderen blev der nu givet Signal om at bakke, hvorfor A.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Roret blev lagt haardt Bb. A.s Stævn vistes af af Iskanten, og ca. 2 Minutter senere tørnede A.s Stævn imod I.2.s Stb.s Bov. A. fik ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra I. 2 foreligger ikke.

10. S/S **Alice** af Kjøbenhavn, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Kollideret d. $3/2$ 29 i Castellon Havn.

Søforklaring i Valencia d. $6/2$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/3$ 29.

Kl. 16^{10} , under en orkanagtig Storm fra SØ., gik A., der laa fortøjet med Agterenden imod Land paa anvist Plads, i Drift. Maskinen blev straks gjort klar og der fløjtedes efter Lods. Kl. 16^{20} tog A. Grunden med Agterenden, hvorved Rorkarlen sprængtes. A.s Bb.s Bov svingede nu ned mod en i Læ liggende spansk Damper — S/S »Vasco« og tørnede denne midtskibs. Kl. 17^{45} blev Agterfortøjningerne stukket fra, og ved Hjælp af Maskinen lod man A. svaje op for Ankrene. Herunder tørnede A.s Agterende imod

V.s Stævn, hvorved A. fik en Bule i Poopen. Efter at Rorkæden var repareret, skiftedes A. til en Ankerplads i Inderhavnen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar at det ovenfor anførte.

b) Kollideret d. $14/3$ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/3$ 29.

Kl. ca. 10, medens A., der tilligemed S/S »Harald« af Hamburg assisteredes af Isbryderen »Sampo«, saaledes at A. fulgte i Renden efter H., bemærkedes det, at Isen foran H. blev sværere. A.s Maskine stoppedes og kastedes Fuld Kraft Bak, samtidig med at det søgtes at faa Skibet til at løbe ind i Siden af Renden; men kort efter tørnede A.s Stævn imod Bb.s Side af H.s Hæk. A. led ingen større Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

11. M/Sk. **Alice** af Rudkøbing, 35 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Frederikshavn med 60 Tons Kalksalpeter.

Havareret i Maj 1929 i Østersøen og Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $4/6$ 29.

Kl. 12^{30} , da A. befandt sig 2—3 Sm. V. for Flügge Fyrtaarn, stødte Skibet pludseligt haardt mod en Undervandshindring. Der var paa det paagældende Sted 3—4 Fv. Vand. Ved Stødet knækkede Omstyringsakslen paa Skruen, og senere viste det sig, at Skibet trak lidt Vand. Skaden blev midlertidigt udbedret, dog kun saaledes, at Skruen kun kunde gaa frem. Under den følgende Del af Rejsen fik Skibet haard Kuling og trak saa meget Vand, at Motoren d. $31/5$ gik i Staa, fordi Vandet var trængt ind i Motorrummet. Det lykkedes at pumpe Skibet læns og faa Motoren i Gang igen. Der holdtes nu af for Randers Fjord, og Kl. 6 opankredes Skibet ved Udbyhøj. Efter Forhandling med Assurandørerne fortsattes Rejsen d. $1/6$ til Frederikshavn, hvortil Skibet ankom samme Dag Kl. 18^{30} .

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havarierne. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Lækagen er opstaaet ved Sammenstødet med Undervandshindringen.

12. Bk. **Alstor** af Finland, 850 Reg. T. Br. Bygget af Jern. Paa Rejse fra London til Kotka i Ballast.

Grundstødt d. $22/11$ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Vigsø d. $23/11$ 29. Strandingsindberetning dat. $26/11$ 29.

Kl. 19^{55} grundstødte A. i taaget Vejr ved Vigsø. D. $23/11$ ca. Kl. 21 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

13. M/Tj. **Andriane** af Gronninge. Paa Rejse fra Hamborg til Køge med Foderstoffer.

Grundstødt d. $1/5$ 29 i Smaalandslarvandet.

Strandingsindberetning dat. $5/5$ 29.

Kl. 3 grundstødte A. under Snetykning ca. 1000 m. V. for Ore Fyr. D. $4/5$ Kl. 6^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

14. Sk. **Anna** af Marstal. Paa Rejse fra Lübeck til Sølvborg.

1 Mand slaet over Bord og druknet d. $19/8$ 29 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør d. $12/9$ 29 i Korsør.

D. $18/8$ Kl. 21 befandt A. sig under en frisk V.-lig Kuling med høj Sø mellem Darsserort og Lysbøjen paa Plantagegrunden, styrende ØNØ. Storsejlet skulde bommes over, hvorfor Kok Erik Dankwardt af Lebbin gjorde Stoptailen los og gik op paa Ruftaget for at klare den af Skylighet. Medens Kokken var beskæftiget hermed sprang Vinden til NV. og Sejlet bommede, hvorved Kokken blev slaet over Bord af Storbommen. Her kastedes straks en Redningskrans ud til den overbordfaldne. A. stagvendtes, men inden Skibet kom tilbage til Stedet, hvor Ulykken skete, var den overbordfaldne forsvundet. Efter en Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

15. M/Yt. **Anna** af Sønderborg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1859 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Horsens til Fredericia. Tom.

Grundstødt d. $19/9$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Horsene d. $26/9$ 29.

Kl. ca. 20, da A., der gik for Motoren alene, havde passeret Alrø, gik Motoren i Staa. Skibet opankredes for 30 Fv. Kæde paa ca. 22 m Vand, men da det blæste en NV.-lig Storm, kunde Ankeret ikke holde, og da det ikke lykkedes at starte Motoren, drev A. paa Grund ved Hjarnø i NNV.-lig Retning for Bagfyret. Det lykkedes nu at faa Motoren startet, hvorefter Skibet kom flot ved egen Hjælp. Umiddelbart efter tørnede Skruen mod en Undervandshindring, hvorved Krumtappen knækkede og Stævnrøret blev beskadiget. A. drev nu atter paa Grund. Efter ca. 3 Timers Forløb kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

16. S/S **Anna** af Esbjerg, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Haukipudas til Barcelona med Træ

Havareret d. $25/10$ og grundstødt d. $26/10$ 29 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $4/11$ 29.

D. $25/10$ Kl. 9^{30} tog A. under en stormende S.-lig Kuling en svær Braadsø over Bakken, hvorved den forreste Dækslastsurring blev revet løs og en Del af Dækslasten blev revet op. 2 Mand af Besætningen, der

opholdt sig paa Dækslasten, blev let kvæstet af Søen. D. $26/10$ Kl. 7³⁵, da A. efter Bestikket skulde være paa 63°35' N. Brd. 21°09' Ø. Lgd.; tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. Skibet huggede haardt i Grunden, og da det forgæves var forsøgt at lænse Nr. 1 Bundtank, blev det besluttet at kaste Dækslast over Bord. Kl. 13²⁰ kom A. flot og opankredes $1/2$ Sm. NØ. af Grunden for at afvente klart Vejr. Kl. 19 pejledes Norrskår i misv. SV.t.S., Snippen F.S. i misv. NV.t.V. $1/2$ V. og Valsörerne i misv. Ø. $1/2$ N. Kl. 7¹⁰ blev Ankeret hevet hjem og der søgtes ind til Stockholm for Dykkerundersøgelse.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Vejret ikke var saa sigtbart som antaget.

17. M/Sk. **Anne** af Marstal, 44 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Nyborg med 70 Tons Briketter.

Strandet og forlist d. $15/1$ 29 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsforretning d. $15/1$ 29. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $18/1$ 29. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $1/6$ 29.

Efter i klart Vejr at have passeret Lystønden ved Knudshoved Flak styredes A., der gik for Sejl og Motor, for SV.-lig Vind ind paa Nyborg Fjord, da en stærk Snebyge skjulte Fyrene. Kl. $6\frac{1}{4}$ tog Skibet Grunden ved Slipshavn og blev staaende. Besætningen landsattes Kl. 16³⁰ af en Fiskerbaad. Skibet blev Vrag.

Anm. Søretsmedlemmerne udtaler paa Anledning, at de ikke mener, at der kan lægges Førerens Manøvrering noget til Last, og at Grunden til Strandingen maa være den pludselig opkommende Sneykning.

18. S/S **Anne** af Kjøbenhavn, 1593 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Dunkerque til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. $2/2$ 29 paa Maas Floden.

Søforklaring i Rotterdam d. $9/2$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/7$ 29.

Kl. ca. 4, da A., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Pieren ved Hook van Holland, kom en medgaaende Damp, der senere viste sig at være jugoslavisk S/S »Plitvice«, i Sigte forude. Fra A. blev der ved Fløjtesignal tilkendegivet, at A. vilde passere P., hvilket Signal blev besvaret fra P. A. holdtes saa langt over i Farvandets S-lige Side som muligt. Kl. ca. 4²⁰, da P.s Stævn var udfør A.s 3-Luse, syntes P. pludselig at dreje Stb. over mod A.: A.s Ror blev straks lagt haardt Stb., men umiddelbart efter ramte P.s Stævn A.s Bb.s Laaring. hvorved A. fik 2 Plader bøjet, den halvrunde Liste brækket og 1 Dækspladen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

19. S/S **Annie Ahrens** af Rostock, 895 Reg. T. Br. Paa Rejse fra London til Danzig med gammelt Jern.

Grundstødt d. $12/2$ 29 ved Anholt.

Strandingsindberetning dat. $13/2$ 29.

Kl. 2 grundstødte A.A. paa Anholt NV. Rev. Mandskabet kom i Land ved Hjælp af Baad fra Land. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamp, efter at en Del af Ladningen var blevet losset.

Anm. Skibet blev af Isen, der skruede stærkt mod Land, sat paa Grund.

20. S/S **Argosy** af New York. Paa Rejse fra Husum til Philadelphia, Pa.

Grundstødt d. $3/12$ 29 ved Amager.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/12$ 29.

Kl. ca. 13⁰⁷ tog A., der havde Lods om Bord. Grunden i Midten af Sejlløbet ved Nordre Røse Fyr. Efter Grundstødningen pejledes Nordre Røse Fyr i retv. N. 9° V. og Knollen Lysbøje i retv. N. 30° Ø. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp. Det viste sig senere, at der laa en stor Sten i Sejlløbet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af del ovenfor anførte.

21. Ff. **Arthur** af Bønnerup Strand, 6 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

Strandet d. $15-16/1$ 1929 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 1929. Strandingsforretning d. $29/1$ 1929. Søforhør i Glæsborg d. $7/2$ 1929.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev A., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

22. M/S **Asgar Ryg** af Kjøbenhavn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Klampenborg.

1 Mand afaaet ved Døden efter Forgiftning d. $18/7$ 29 i Sundet.

Indberetning fra Politiet dat. $24/7$ 29.

Kl. ca. 16²⁶ ved Ankomsten til Klampenborg savnedes Billethør Harald Peter Ludvig Olsen af Kjøbenhavn. Ved en Eftersøgning fandtes den paagældende, der sidst var set Kl. ca. 16²⁰, liggende besvimet paa Gulvet i Baadens W.C. I en tilkaldt Ambulance kørtes han til Amtssygehuset i Gentofte, men ved Ankomsten hertil var han afaaet ved Døden.

Anm. Ved Obduktion er fastslaaet, at Dødsarsagen var Kulilteforgiftning. Efter det i Sagen oplyste maa det antages, at Forbrændingsprodukterne fra Motoren, hvis Udstødsrør udmunder ca. 1 m foran W.C.ets Afløbsrør, er blevet suget ind gennem sidstnævnte Rør, hvorefter der i Toilettrummet har samlet sig Kulilte.

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

a) Kollideret d. $10\frac{1}{2}$ 29 i Sunderland.

Indberetning til Board of Trade dat. $11\frac{1}{2}$ 29.

Kl. 9. medens A. under Assistance af Lods, var i Færd med at fortøje i East Quay Dock, faldt Skibet langs Siden af et ved Kajen fortøjet Skib. A. fik nogle mindre ovenbords Skader.

b) Paa Rejse fra Trangsund til Hull med Træ.

Grundstødt d. $10\frac{1}{9}$ 29 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $12\frac{1}{9}$ 29. Søforhør i Aalborg d. $31\frac{1}{10}$ 29

Kl. 23³⁰, da A., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Saltend, mødtes en Del udgaaende Dampere. A. holdtes udenfor Bøjerne Nr. 9 og 10. Da Skibet var i Nærheden af Bøje Nr. 10 tog det Grunden og blev staaende. D. $11\frac{1}{9}$ Kl. 11 kom A. — der havde faaet Bundskade — flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

24. Ff. Astoria af Esbjerg, 26 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $7\frac{1}{6}$ 29 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $10\frac{1}{6}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $30\frac{1}{10}$ 29.

Kl. 9. da A. laa til Ankers paa en Fiskeplads ca. 65 Sm. NNØ. af Spurn F. S., blev S/S »The Thoone« af Grimsby, der løb op langs A. for at laane en Bøje, af Strømmen ført ned mød A. T.T.s Stb.s Bov tornede imod A.s Bb.s Laaring, hvorved A. fik Rælingen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. T. foreligger ikke.

25. S/S Atlantic af Kjøbenhavn, 6131 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse Ira Vladivostock til Kjøbenhavn med Soyabønner.

Kollideret d. $15\frac{1}{3}$ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21\frac{1}{3}$ 29.

A. sejlede som sidste Skib i Konvoy under Isbrydersassistance, da der Kl. 22⁵⁰ blev givet Signal til at bakke. Skønt A.s Maskine straks kastedes Fuld Kraft Bak tørnede Skibet Kl. 22⁵⁸ med Bb.s Bov imod Stb.s Laaring af det foran for A. værende Skib, S/S »Julius Thomsen« af Kjøbenhavn. A. fik ved Kollisionen et Par Buler i Boven.

Ifølge den af J.T.s Besætning afgivne Forklaring var Skibet Kl. 22⁵⁰ 4 Sm. SØ. for Nakkehoved Fyr, da der blev givet Signal om at bakke. J.T.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, og Signalet blev besvaret. Kl. 22⁵⁵ laa Skibet stille og Maskinen stoppedes. Da A. var ca. 1 Skibslængde agterude, øg der syntes Fare for en Kollision, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen bøjedes Daviderne til Stb.s Jolle agter, og Baaddækket med Støtter skubedes ca. 10 cm forover, ca. 5 m af Teaktræslønningen paa Stb.s Laaring blev knust, Skanseklædningspladen og 1 Støtte bøjedes, Essingen og øverste Bord paa Stb.s Redningsbaad midtskibs knustes, og Baadgalgen bøjedes.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Isforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at det ikke lykkedes at faa Farten taget af A.

b) Grundstødt d. $22\frac{1}{3}$ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $26\frac{1}{3}$ og $2\frac{1}{4}$ 29.

Kl. 6²⁰ afgang A. fra Frihavnen til Islands Brygge, assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Vejret var taaget, hvorfor A.s Maskine ikke blev benyttet under Forhalingen. Da Skibet var i Nærheden al Langebro, mistede det Styret øg slog Stb. ud, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og skønt forreste Slæbebaad trak Bb. over, tog Skibet ca. 1 Minut senere Grunden i Farvandets Stb.s Side og blev staaende. Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del at Ladningen var lægteret.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet af Strømmen er ført for langt over i Farvandets Stb.s Side.

26. M/B Augusta af Svendborg, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Svendborg til Birkholm med 15 Tons Gødningskalk.

Kollideret og sunket d. $5\frac{1}{9}$ 29 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $5\frac{1}{9}$ 29.

Kl. ca. 5⁴⁵ lettede A., der havde ligget til Ankers ud for Strandhøj. Umiddelbart efter bemærkedes forude lidt om Stb. et modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Barnkrug« af Hamburg. A. holdtes langs de hvide Prikker i Farvandets N.-lige Side med Kurs imod Dødmanden. A.s Kurs bibeholdtes, og da en Kollision syntes uundgaaelig, forsøgtes ved Raab at varsko B.s Besætning, men umiddelbart efter blev A. af B.s Stævning ramt lidt foran for midtskibs om Stb. A.s Fører, der var alene om Bord, kom om Bord i B., Og i Løbet af ca. 1 Minut sank A.

Af den af B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at B. Kl. ca. 6 havde passeret den V.-ligste Prik udfor Iholm, da A. kom i Sigte forude. B.s Ror blev lagt Bb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, dels at man i B. for sent har set A., dels at B. holdtes i den forkerte Side af Farvandet.

27. S/S Avance al Korsør, 1592 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Boness.

Paasejlet Bølgebryderen d. $7\frac{1}{10}$ 29 i Kjøbenhavn Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12\frac{1}{10}$ 29.

Kl. 19⁰⁶ afgang A. fra Bunkerkuldepotets Kaj. Ved forskellige Manøvrer, hvorunder den direkte Ror-kommando blev benyttet, rettedes A. op i Farvandet, og der styredes efter Lodsens Anvisning ud efter

Molerne. Da Afstanden til Molerne var ca. 3 Skibslængder, blev der givet Ordre til lidt Bb.s Ror (direkte Kommando). Da A. ikke syntes at lystre Roret, blev dette beordret haardt Bb. (direkte Kommando). A. drejede imidlertid Stb. over, og det viste sig, at Roret var lagt haardt Stb. (direkte Kommando). Roret blev skiftet, og Motoren kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod Ankeret falde. Ca. 1 Minut senere — Kl. 19²⁸ — tørnede A. med Stævnen imod den S.-lige Bølgebryder, hvorved Stævnen og Boven blev knust.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

28. S/S **Baltrum** af Bremerhafen, 134 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Geestermünde til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $10\frac{1}{2}$ 29 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $11\frac{1}{2}$ 29.

Kl. 9³⁰ grundstødte B. i diset Vejr SV. for Søndre Rønners Baake. D. $27\frac{1}{3}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Is- og Strømforhold og usigtbart Vejr. Sømærket paa Søndre Rønner var ikke synligt.

29. 3^m Sk. **Belgking** af Bergkvara, 253 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Landskrona.

Grundstødt d. $1\frac{1}{11}$ 29 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2\frac{1}{11}$ 29.

Kl. 20 grundstødte B. i diset Vejr paa Agernæs-Flak. D. $3\frac{1}{11}$ Kl. 1³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

30. S/S **Benedikt** af Odense, 337 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Løgstør med Stykgods.

Kollideret d. $27\frac{1}{3}$ 29 i Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $6\frac{1}{4}$ 29.

Kl. ca. 20⁴³, da B. befandt sig i den gravede Rende over Løgstørgrundene, kom en klar Lanterne i Sigte forude. Det formodedes at være Lodsbaadlen, der ventede paa B., hvorfor Maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter saas Lanteren at hidrøre fra et medgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Etna« af Rudkøbing. Roret blev straks lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Dampfløjten. Fra E. besvaredes Signalet med en kort Tone. Maskinen kastedes nu Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Signalet besvaredes fra E. med samme Signal, men umiddelbart efter — Kl. 20⁴⁵ — ramte B.s Stævn E.s Hæk, der blev trykket ind til Skandækket; desuden brækkede E.s Mesanbom.

E.s Besætning har under et d. $5\frac{1}{4}$ 29 i Aalborg afholdt Søforhør forklaret, at E. befandt sig i Fyr-linien i den gravede Rende over Løgstørgrundene, da B.s Lanterner kom i Sigte agterude. Fra B. hørtes et Fløjtesignal, der besvaredes med 1 kort Tone, og Roret blev lagt Bb. Paa Grund af Isen drejede Skibet ikke Stb. over, og da Skibet i det samme løb fast i en Isskruning, blev der givet 3 korte Toner med Fløjten. Fra B. besvaredes Signalet med samme Signal, men umiddelbart efter løb B. op i E.s Hæk, hvorved E. fik den ovenfor nævnte skade.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at Kollisionen er foraarsaget ved, at Isen hindrede Skibenes Manøvrer.

31. S/S **Berghus** af Kjøbenhavn, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.

Kollideret d. $23\frac{1}{7}$ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $26\frac{1}{7}$ 29.

Kl. 14¹⁵ afgik B. fra Kjøbenhavn. Da Skibet, der gik med langsom fart Kl. 14³⁶ var tværs af Lange-liniemolen, observeredes en Damper for indgaaende, hvorfor B. gav et kort Stød i Dampfløjten, hvilket besvaredes fra den modgaaende Damper, »Østanvik« af Norrköping. Kort efter drejede en Motorskonnert, der hidtil havde styret parallel med B. lidt forude, pludselig Stb. over, hvorfor B.s Ror blev lagt Stb.; samtidig stoppedes Maskinen for straks efter — Kl. 14³⁷ — at blive kastet Fuld Kraft Bak, hvilken Manøvre blev tilkendegivet med 3 korte Stød i Dampfløjten. Da Ø. ikke besvarede Signalet, blev dette gentaget 1 Minut senere. Signalet besvaredes nu fra Ø. ligeledes med 3 korte Toner; samtidig lod Ø. sit Anker falde. Umiddelbart efter tørnede Skibene med B.s Bov mod hinanden og fik begge en Del ovenbords Skade.

Ifølge den af Ø.s Lods og Besætning afgivne Forklaring passerede Ø. To-Kosten paa Stubben med ca. $6\frac{1}{2}$ Knobs Fart, da B. observeredes for udgaaende. B.s første Signal besvaredes med 1 kort Tone, men samtidig saas B. dreje stærkt Bb. over for at gaa agten om Motorskonnerten, der befandt sig omtrent midt mellem Molerne i Kroneløbet, saaledes at B. kom til at ligge omtrent tværs i Løbet med Kurs ca. N. Det første Baksignal fra B. besvarede Ø. med 1 kort Tone og samtidig stoppedes Ø.s Maskine for kort efter at blive kastet Fuld Kraft Bak, idet denne Manøvre tilkendegaves med 3 korte Toner. Da B. stadig nærmede sig N.-Siden af Løbet, blev Ø.s Bb.s Anker stukket i Bund, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at B. under de foreliggende Omstændigheder ikke i Tide mindskede sin Fart for at holde sig agten for Motorskonnerten indtil Molerne var passeeret og som Følge heraf maatte foretage en pludselig Drejning til Bb. umiddelbart efter at det ved Signal var tilkendegivet Ø. at B. drejede til Stb.

- 32.** M/Gl. **Bernhard** af Hamburg, ca. 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Esbjerg med Kul. Grundstødt d. $^{20/5}$ 29 ved Jyllands V.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{21/5}$ 29. Kl. 16^{30} grundstødte B., der havde Maskinskade, paa S. Sandbank ca. 6 Sm. SV. for Manø. D. $^{21/5}$ blev Skibet indbragt til Esbjerg. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Maskinskade.
- 33.** Ff. **Bertha** af Fjellerup Strand, 6 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Strandet d. $^{15-16/1}$ 29 ved Jyllands Østkyst. Strandingsforretning. d. $^{29/1}$ 29. Strandingsindberetning dateret $^{4/2}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $^{7/2}$ 1929. Under en orkanagtig NØ-lig Snestorm drev B., der laa til Ankers ved Fjellerup Strand, i Land. Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 34.** M/S **Borgland** af Oslo. 3636 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Kjøbenhavn med 4005 Tons Korn og Stykgods. Grundstødt d. $^{24/3}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{24/3}$ 29. Kl. 7^{30} grundstødte B. i taaget Vejr ved Sletterhage. Skibet blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Is.
- 35.** S/S **Bothal** af Kjøbenhavn, 2109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
- a) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn. Grundstødt d. $^{29/1}$ 29 ved Amager. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{1/2}$ 29. Kl. 17^{45} passeredes Nordre Røse. Vejret var diset, senere opklarende. Efter at B. havde udløbet en Distance af $1^{1/2}$ Sm. fra Nordre Røse, stoppedes Maskinen Kl. 17^{55} og kastedes derefter Fuld Kraft Bak. Kl. 17^{58} fortsattes med Halv Kraft paa Kursen NV.t.N. Kl. 18^{10} kom B. ind i Trekrone Fyrs klare Vinkel. Da imidlertid Kompasserne viste sig at være $^{3/4}$ Str. forskellige, blev der bakket, men inden Farten var taget af Skibet, kom dette ind i Fyrets røde Vinkel og tog Grunden indenfor 1-Kosten ved Sundby-Hage. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance, og d. $^{30/1}$ Kl. 3 blev B. bragt flot af en Bjærgningsdamper. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med en ukendt Kompasdeviation.
- b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig i Ballast. Havareret i Isen d. $^{10/3}$ 29 i Østersøen; søgt Nødhavn. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{16/3}$ 29. Kl. 13^{50} , da B. var ca. 3 Sm. Ø. for Falsterbo Rev, løb Skibet fast i Isen. Under Manøvrerne for at komme fri blev ca. Halvdelen af Rorbladet revet fra Rorstammen, der blev vredet Bb. over. Efter en midlertidig Reparation søgtes tilbage til Kjøbenhavn. Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.
- 36.** S/S **Britta** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.
- a) Paa Rejse fra Raumo til Rouen. Kollideret d. $^{9/2}$ 29 paa Seine. Søforklaring i Rouen d. $^{12/2}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{19/12}$ 29. Kl. 11^{30} blev B., der havde Lods om Bord, indhentet af en Damper, der senere viste sig at være engelsk S/S »Afon Lleide«. Ved Fløjtesignaler blev det tilkendegivet A.L., at dette Skib kunde passere B., der med mindsket Fart holdtes i Farvandets Stb.s Side. Under Passagen skar A.L.s Stævn pludselig over mod B., for umiddelbart efter at dreje haardt Bb. over. hvorved Hækken tornede mod B.s Skanseklædning agter, der blev noget havareret. Anm. Søforklaring fra A.L. foreligger ikke.
- b) Paa Rejse fra Ust Lnga til Amsterdam med Træ. Rørt Grunden og grundstødt d. $^{14/11}$ 29 ved Ruslands V.-Kyst. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{19/12}$ 29. Kl. 13^{10} , da B., der assisteredes af Lods og Slæbebaad. befandt sig i Ust Luga Kanalen i Nærheden af Flodens Munding, mærkedes det, at Skibet 2 Gange tørnede Grunden med Bb.s Side. Kl. 13^{15} , da C. var i Nærheden af Svinget paa Barren, beordredes Maskinen, der havde gaaet Langsomt Frem, Fuld Kraft Frem, og Roret lagdes Stb. samtidig med, at Slæbebaaden fik Ordre til at trække Bb. over. Maskinen kunde ikke arbejde for Fuld Kraft, og det viste sig, at Hjulpeturbinens samt Ballastpumpens Søventiler var blevet forstoppet, og inden Ballastpumpen var skiftet over til at cirkulere fra II-Tanken, tog Skibet, der ikke svingede hurtig nok Bb. over. Grunden med Stb.-Side af Forskibet og blev staaende. Det viste sig, at Forlasten var blevet læk. Da Skibet ikke kunde komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og Lægtring af Dækslasten paabegyndtes d. $^{15/11}$ Kl. 16^{15} . D. $^{16/11}$ Kl. 13^{20} begyndte Skibet at drive tværs i Kanalen, og Kl. 13^{30} tog Bb.s Side af Agterskibet Grunden. Kl. ca. 15 kom Skibet flot, og Rejsen fortsattes. Under Sejladsen ud af Kanalen tog Skibet Grunden med Stb.s Side, men kom straks flot. Kl. 15^{30} opankredes B. for Dykkerundersøgelse paa Ust Luga Red. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 37.** S/S **Broholm** af Kjøbenhavn, 1350 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Palermo til Valencia.

1 Mand forsvundet d. $\frac{4}{3}$ 29 i Middelhavet.

Søforklaring i Valencia d. $\frac{6}{3}$ 29.

Kl. 3³⁰ savnedes Hovmester Charles William Svendsen af Kjøbenhavn, der sidst var set den foregaaende Aften. Der blev straks foretaget en grundig Eftersøgning, og Skibet blev lagt paa modsat Kurs, indtil Eftersøgningen Kl. 5²⁵ blev opgivet.

38. M/S C. F. Tietgen af Aarhus, 1850 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus.

Kollideret d. $\frac{10}{10}$ 29 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{12}{10}$ 29.

Kl. 0⁴⁷ passeredes Lappe-Grund F.S. Herfra styredes retv. N. 61° V. Vejret var mørkt, men klart, og det blæste en let SV.-lig Brise. Kl. 1⁰⁴, da C.F.T. var ca. $\frac{1}{2}$ Sm. SØ. for Ellekildehage, kom pludselig en meget klar Lanterne i Sigte ret For, og samtidig skelnedes Rigningen af et Sejlskib. Roret blev straks lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede C.F.T.s Bb.s Bov imod Sejlskibets Bovspryd. Maskinen kastedes straks Fuld Kraft Bak, hvorefter C.F.T. manøvreredes tilbage til det andet Skib, der laa opankret og som viste sig at være 3^m Sk. »Anne» af Reval. Der saas nu 2 klare Lanterner om Bord i A. A., der havde faaet en mindre Lækage, ønskede Bugserhjælp, og da en Bugserbaad var tilkaldt, fortsattes Rejsen. C.F.T. havde ved Kollisionen faaet nogle Buler i Bovpladerne paa Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{12}$ 29 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{10}{12}$ og $\frac{14}{12}$ 29.

Kl. 6⁵⁰, da C.F.T. befandt sig i Fyrlinien ind til Aarhus og var tværs af det østre Molehoved, reduceredes Skibets Fart og Roret lagdes Stb. Medens Skibet svingede Bb. over, kom Rigningen af en Ankerligger, der senere viste sig at være M/SK. »Trafik« af Varberg, i Sigte ret forude i ca. $1\frac{1}{2}$ Skibslængdes Afstand. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut senere syntes en Kollision uundgaaelig, og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret blev lagt midtskibs. Umiddelbart efter ramte C.F.T.s Stævns T.s Bb.s Side. C.F.T. bakkede klar af T. og signalerede efter Lods samtidig med at en Baad blev gjort klar. Da Lodsbaaden kort efter kom til Stede, fortsatte C.F.T. Rejsen.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at T., der var paa Rejse fra Piteå til Aarhus med Træ, den nævnte Dag Kl. 3⁵⁵ opankredes retv. N. 32° Ø. af det østre Molefyrt i en Afstand af ca. 376 m fra Fyret. Kl. ca. 6⁴⁵ saa den vagthavende Styrmand C.F.T. kommende ret imod T. Føreren purrede, og der blev givet Signal med Sirenen, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved T. blev stærkt beskadiget. T. blev efter Kollisionen slæbt ind i Havnen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skete som Følge af, at T.s Ankerlanterne vanskeligt kunde skelnes fra Lysene i Land, og at man derfor i C.F.T. for sent er blevet opmærksom paa Ankerliggeren.

39. S/S C. P. A. Koch af Aalborg, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{7}{12}$ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{12}$ 29.

Fra C.P.A.K., der laa fortøjet i Bøjerne udfor Nyhavn, bemærkedes, at S/S »Margrethe« af Aalborg, der for udgaaende skulde passere C.P.A.K., pludselig drejede Stb. over. Umiddelbart efter tørnede M.s Stb.s Bov imod C.P.A.K.s Stb.s Side forude, hvorved dette Skib led nogen Skade.

M.s Besætning forklarer, at da dette Skib, der Kl. 15 var afgaaet fra Kristiansgade, var udfor Nyhavn, mistede Skibet pludseligt Styret og drejede Stb. over, skønt Roret laa haardt Stb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og Ankeret kastedes, men umiddelbart efter tørnede M. imod C.P.A.K. som ovenfor anført. M. fik Stb.s Ankerklyds sprængt og Pladerne derom beskadiget.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at M. mistede Styret ved at komme ind i Skruevandet fra en ved Flydedokken liggende Damp, der prøvede sine Maskiner.

40. S/S Carl af Haderslev. 268 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nordhafen til Brunsbüttel.

Kollideret d. $\frac{5}{9}$ 29 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{9}$ 29.

Kl. 7 passerede C., der havde Lods om Bord, den østligste Marine Duc d'Albe paa Kanalens S.-Side ved Brunsbüttel, med Kurs mod Bunkerpladsen. Der blev givet 4 lange Toner med Dampfløjten. Paa C.s Bb.s Side var 3 modgaaende Sejlskibe med Hjælpemotor. Da de to første af disse havde passeret C. om Bb., blev der slaaet Langsomt til Maskinen, og kort efter Stop. Det 3. Skib, der senere viste sig at være M/S »Johanne« af Hamburg, havdes da ca. 500 m forude om Bb. I en Afstand af ca. 150 m drejede J. lidt til Stb. for kort efter at dreje haardt Bb. over. C.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød med Dampfløjten. J. drejede nu Stb. over for umiddelbart efter atter at dreje til Bb. Kort efter — da C. var ca. 80 m fra Duc d'Alben — tørnede Skibene med Stævnen imod hinanden. Ved Kollisionen fik C. linier paa begge Sider al Stævnen. J. blev sat paa Grund.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

41. M/S Carl af Nakskov, 318 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig.

Kollideret d. $\frac{17}{9}$ 29 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. $\frac{19}{9}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{9}$ 29.

Kl. 15¹⁵ passeredes Drogden F.S. Der styredes herfra misv. S. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 16²⁸ passeredes den røde 3-Kost udfor Falsterbo i ca. 1 Sm.s Afstand. Vejret, der havde været klart, blev nu diset, og Kl. 16⁴⁰ var det tæt Taage, hvorfor Farten reduceredes til Halv Kraft og Taagesignaler blev afgivet. Kl. 16⁴⁸ ændredes Kursen til S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. ca. 16⁵⁵ hørtes Taagesignal om Bb. fra en Damper, og Farten blev reduceret til Langsomt. Da Damperen, der senere viste sig at være S/S »Piteå« af Stockholm, syntes at nærme sig, ændredes C.s Kurs ca. $1\frac{1}{2}$ Str. til Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Kl. ca. 17⁰⁵ kom P. i Sigte forude om Bb. i 60—70 m's Afstand: C.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tørnede C.s Stævn imod P.s Stb.s Side agten for Fokkerigningen. Ved Kollisionen, der fandt Sted ca. 2 Sm. NV. $\frac{1}{2}$ N. af Falsterborev F.S., fik Skibene en Del Skader over Vandlinien. C. gik tilbage til Kjøbenhavn.

P.s Besætning har under Søforklaring i Malmø d. $\frac{26}{9}$ 29 forklaret, at P., der var paa Rejse fra Stockholm til Kjøbenhavn med Stykgods, Kl. 16⁵⁰ rundede Falsterbo-Rev F.S. i tæt Taage. Der styredes NV. $\frac{1}{2}$ N. med reduceret Fart. Kl. ca. 17 hørtes om Stb. en lang Tone efterfulgt af en kort Tone fra et modgaaende Skib, der senere viste sig at være C. Dette Signal hørtes flere Gange, og Lyden syntes at trække agter over. Kl. 17⁰⁶ hørtes en lang Tone efterfulgt af 2 korte Toner, og P.s Maskine stoppedes. Umiddelbart efter kom C. i Sigte, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men straks efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af $\frac{4}{9}$ 30 anføres, at C.s Fører har handlet i Strid med Søvejsreglernes Art. 16, der indeholder de for Sejlads i Taage gældende særlige Regler, idet han har undladt at stoppe C.s Maskine, da der foran paa tværs hørtes Taagesignal fra P., der paa Grund af Taage ikke var i Sigte. Det var derhos en Overtrædelse af det i bemeldte Art. 16 indeholdte Paalæg om at navigere med Forsigtighed, at han ændrede C.s Kurs, skønt P.s Position og Kurs ikke med nogen Sikkerhed kunde bestemmes. Det anses endvidere som værende i Strid med Søvejsreglernes Art. 28, naar C.s Fører har varskoet den omeldte Kursændring med Fløjten, skønt Fartøjerne ikke var i Sigte af hinanden. Art. 28 findes at burde forstaas saaledes, at det kun er tilladt at benytte de i Artiklen nævnte Manøversignaler, naar Skibene er i Sigte af hinanden; et Manøversignal, der afgives, skønt det mødende Fartøj ikke er i Sigte paa Grund af Taage, vil kunne virke villedende, bl.a. fordi det vil kunne bibringe det mødende Skib den urigtige Forestilling, at det er i Sigte af det det signalerende Skib. Da de af C.s Fører foretagne urigtige Manøvrer antages at have været medvirkende Aarsag til Kollisionen, blev han i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 400 Kr.

42. 4^m M Sk. **Caroline** af Marstal. 666 Reg. T. Br. Bygget 1923 at Staal. Paa Rejse fra Goole til Danzig med gammelt Jern.

Kollideret d. $\frac{9}{1}$ 29 paa Goole River.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{24}{1}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{14}{2}$ 29. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{24}{6}$ 29. Søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{9}$ og i Rudkøbing d. $\frac{28}{9}$ 29.

Kl. 18¹⁵ da C., der havde Lods om Bord, befandt sig paa Saltmarck Bay, kom en modgaaende Dampers røde Lanterne i Sigte forude 2 Str. om Stb. Fra C. blev der givet 2 korte Toner med Fløjten, og Roret blev lagt Stb. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være Dampplægter »Sabrinus«, stadig viste rødt Lys, blev Signalet gentaget og Roret lagt haardt Stb. Da S. havdes ca. 1 Str. om Stb. og en Kollision syntes uundgaaelig, blev C.s Maskiner kastede Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter ramte C.s Bov S., hvorved C. fik 3 Vatterstag brækkede. C. tog Grunden paa Flodens Bb.s Side, men kom kort efter flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

43. M/S **Caroline Mærsk** af Fredericia, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra New Orleans til London.

Kollideret d. $\frac{25}{3}$ 29 i Kanalen.

Søforklaring i London d. $\frac{4}{3}$ 30.

Kl. ca. 1¹⁴ kom en klar Lanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb. i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.S Afstand. I C.M., der havde Lods om Bord, blev Lanteren antaget for et Skibs Hæklanterne. Maskinerne blev stoppet og Roret lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Umiddelbart efter kom en grøn Lanterne i Sigte, hvorfor Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Det andet Skib, der viste sig at være S/S »Errington Dunford«, tørnede imidlertid med Stævnen imod C.M.s Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. D. foreligger ikke.

44. 3^m Sk. **Cathrine** af Thurø, 201 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Hernösand til Spanien med Træ.

Grundstødt d. $\frac{5}{11}$ 29 ved Læsø; kondemneret.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{11}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{22}{11}$ 29. Forlis-anmeldelse dat. Svendborg d. $\frac{27}{2}$ 30.

Kl. 13³⁰ passeredes tæt om Øster Flak F.S. Det blæste en SV.-lig Kuling, og Vejret var diset. Der styredes N.t.V. indtil Kl. 16³⁰, da Læsø Rende F.S. pejledes i misv. VSV., gisset Afstand 1,5 Sm. Kursen ændredes nu til N. Kl. 16⁴⁵ tog Skibet Grunden paa NV.-Revet. Bb.a Anker kastedes, og en Del af Dækslasten kastedes over Bord. Efter ca. 2 Timers Forløb brækkede Ankerkæden, og C. drev længere ind paa Revet. Stb.s Anker kastedes. og da C. var blevet læk. blev der afgivet Nødsignaler. D. $\frac{6}{11}$ Kl. 8 blev C. observeret fra Land, og der tilkaldtes en Bjærgningsdamper. D. $\frac{12}{2}$ 30 blev C. kondemneret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Afstanden til Læsø Rende F.S. er gisset for lille i Forbindelse med Strømsætning samt den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

45. M/S **Chile** af Kjøbenhavn, 6913 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamborg.

Kollideret d. $19/1$ 29 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. $22/1$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/6$ 29.

Kl. 14¹³, da C., der havde Lods om Bord, var ud for Radinger Sand, blev der fra en foran for C. værende medgaaende Damper givet Signal om at stoppe. Signalet besvaredes fra C., hvis Maskiner stoppedes, samt fra en agten for C. værende Damper. En Damper — S/S »Alster« af Hamburg — der var agten for Tværs ca. 100 Fod ude om Stb., overhalede nu C. Da A.s Bov var ud for C.s Bov, skar A. pludselig Bb. over og ramte umiddelbart efter — Kl. 14¹⁸ — C.s Stb.s Side udfor Nr. III-Lugen, hvorved Lønningen samt nogle Plader blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

46. S/S **Chr. J. Kampmann** af Kjøbenhavn, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Hartlepool i Ballast.

Rørt Grunden d. $11/12$ 29 i Hartlepool.

Indberetning til Board af Trade dat. $12/12$ 29.

Kl. 20. under en frisk V.-lig Kuling, blev C.J.K. af Vinden drevet paa Grund. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

47. S/S **Clara** af Haderslev, 398 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Jern. Paa Rejse fra Randers til Hamborg via Aarhus med Kreaturer og Stykgods.

Kollideret d. $31/12$ 29 i paa Randers Fjord.

Søforklaring i Randers d. $7/1$ 30. Søforhør i Aalborg d. $25/3$ 30. Søforhør i Randers d. $5/4$ 30.

Kl. ca. 13⁴⁰ skulde C. passere S/S »Theodokos« af Andros mellem Ladestedet og Snedkerholmen. C. blev med meget langsom Fart holdt i Løbets Stb.s Side. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 3 Sibs-længder, saas T. dreje først Stb., derefter Bb. over og samtidig dermed hørtes 3 korte Toner fra T.s Dampfløjte. C.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede T.s Bb.s Bov imod C.s Bb.s Bov, hvorved C. fik nogen ovenbords Skade og blev trykket paa Grund. C. kom flot ved fremmed Hjælp.

T.s Besætning og Lods har under en den $8/1$ 30 i Aarhus afholdt Søforklaring oplyst, at T., der var paa Rejse fra Aalborg til Randers gik med langsom Fart gennem Snedkerholmens Løb. Da der i en Kurve skulde gives Plads for C., kastedes T.s Maskine Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. T. svingede Bb. over og blev af Strømmen ført over mod den S.-lige Bred. C. forsøgte at passere T. paa Bb.s Side, hvorved 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 var, at det ikke fra T. ved Signal blev tilkendegivet, at T. vilde gaa over i Fjordens S.side.

48. Bk. **Claudia** af Marstal, 1057 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Le Havre til Nyhamn i Ballast.

Kollideret d. $8/9$ 29 i Østersøen.

Søforklaring i Oscarshamn d. $14/9$ 29.

Kl. ca. 21, da Hoburg pejledes i dev. V.t.N. og Faludden i dev. N. $1/2$ Ø., kom en Dampers Top- og Side-lanterner i Sigte i NØ.-lig Retning. Vejret var diset men fyrklart, og det blæste en N.-lig flov Brise. C.s Kurs var Ø. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Fagervik« af Norrköping, syntes at bibeholde sin Kurs, blev der fra C. gentagne Gange givet 3 Toner med Taagehornet. Da Skibene var 6—7 Skibslængder fra hinanden, syntes F. at dreje først til Bb. derefter til Stb., og umiddelbart efter — Kl. ca. 21¹⁰ — tørnede C.s Stævn imod F.s Stb.s Side mellem Bakken og Broen. Ved Kollisionen mistede C. Forgrejterne samt brækkede Stævnen 1 Fod over Vandlinien, hvorved Stævnen blev vredet ud til Stb.; endvidere fremkom der et Hul i Pladerne lige over Vandlinien. F. forsøgte at tage C. paa Slæb. Paa Grund af tiltagende Mørke og opriskende Vind med Regn ansaas det imidlertid for uforvarligt at føre Skibene saa nær til hinanden, at Slæberen kunde føres over. F. tilkaldte derefter pr. Radio en Slæbedamper fra Land og forblev ved C. indtil dette Skib d. $10/9$ Kl. 15³⁰ blev taget paa Slæb af S/S »Frej« af Stockholm. C. blev indslæbt til Oscarshamn.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

49. Ff. **Clausens Minde** af Frederikshavn. 37 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Oslo til Frederikshavn. Tom.

Grundstødt d. $21/3$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $26/3$ 29.

D. $20/3$ Kl. ca. 15 afgik C.M. fra Oslo. Da Drøbak passeredes, blev Vejret taaget. Kl. ca. 20 hørtes Guldhølmens Taagesignal. Der styredes S. $1/2$ V. Kl. ca. 22³⁰ hørtes Fulehuk taagesignal. D. $21/3$ Kl. ca. 12, da Skibet efter Bestikket skulde være tværs af Skagen, passeredes et Par svenske Fiskerbaade, og af disse fik C.M. opgivet Pladsen til at være 1 Sm. Ø. af Skagens F.S. Kort efter loddedes 23 Fv. Vand. Der styredes S.t.V. $1/2$ V., og Loddet brugtes jævnlige, idet der loddedes 12—13 Fv. Vand. Kl. ca. 15³⁰ hørtes Hirtsholmenes Taagesignal, og der loddedes 13 Fv. Vand. Kl. ca. 16 antages C.M. at være tværs af Hirtsholmene, og Kursen ændredes til SV.t.S. $1/2$ S. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes 9—10 Fv. Vand. Kl. ca. 16⁴⁵ ændredes Kursen til SV.t.V. Kort efter blev der loddet ca. 5 Fv. Vand. Der styredes nu VSV. for langsom Fart, og Loddet holdtes stadig gaaende. Da Frederikshavns Taagesignal ikke hørtes, blev Skruen slaaet fra. Kort efter kom Land i Sigte forude, Skruen blev slaaet Bak, men umiddelbart efter — Kl. ca. 17 — tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Deget. Skibet blev samme Aften taget af Grunden af en Bjærgningsdamper.

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.

50. M/S Columbia af Kjøbenhavn, 4488 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Tørnet mod en Bro d. $\frac{3}{4}$ 29 i Grays Harbour.

Søforklaring i Brisbane d. $\frac{13}{5}$ 29.

Kl. 14⁴⁰ forhalede C. fra Shafers Mill til Blagens Mill assisteret af Lods og Slæbebaad. Da Skibet nærmede sig O. R. N. Junction Bridge, blev det af Tidevandet ført over mod Løbets Stb.s Side, hvor det tørnede mod en Dolfin. Herved blev Skibets Forende tvunget over mod Svingbroens Midterparti. Under Manøvrerne for at komme klar af Broen tørnede ogsaa Skibets Agterende mod Broens Midterparti. Ved Kollisionen fik C. nogle Plader og Spanter samt et Skruerblad bøjet.

51. S/S Cyril af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Rouen med Kul.

Kollideret d. $\frac{6}{12}$ 29 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{12}$ 29.

Kl. ca. 3⁴⁸, da C., der havde Lods om Bord, befandt sig ved den sidste Vigeplads 10 km fra Brünsbüttel, skulde en modgaaende Damper passeres. C. holdtes med meget langsom Fart i Kanalens Stb.s Side. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, drejede det modgaaende Skib, S/S »Elisabeth« af Hamburg, pludselig Bb. over, og tørnede umiddelbar efter med Stævnen imod C.s Bb.s Bov. hvorved flere Plader blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

52. M/Sk. Cæsar af Aalborg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Hals med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{12}{10}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{10}$ 29 Strandingsforretning i Ebeltoft d. $\frac{12}{10}$ 29 Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $\frac{15}{10}$ 29.

Paa Grund af Vind og Vejrforhold havde C. søgt Læ i Ebeltoft Vig, hvor Skibet laa opankret for ca. 60 Fv. Kæde ca. 300 m V. for Ebeltoft gamle Havn. Kl. ca. 7 under en orkanagtig Storm fra NV. gik Skibet i Drift og grundstødte Kl. ca. 7³⁰ ca. 300 m S. for Ebeltoft Havn. Besætningen blev bjærget af en Fisker fra Ebeltoft.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

53. M/Gl. Dagry af Marstal, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Marstal til Lübeck med Ammoniak.

Opbrændt og forlist d. $\frac{25}{4}$ 29 i Østersøen.

Søforklaring i Lübeck d. $\frac{29}{4}$ 29. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $\frac{1}{5}$ 29. Indberetning fra Konsulatet i Lübeck d. $\frac{2}{5}$ 29. Søforhør i Marstal d. $\frac{3}{5}$ 29.

Kl. ca. 4 var D. ca. 6 Sm. fra Travemünde. Vinden var VNV. Der vendtes og styredes efter Lysbøjen udenfor Travemünde. Under Vendingen faldt en almindelig Køkkenlampe, der hang paa Skodtet i Maskinrummet, ned og knustes imod Svinghjulet, hvorved der udrød Ild under Maskindørken. Da Ilden ikke kunde slukkes ved Hjælp af Ildslukkeren, forsøgte det at kvæle den ved Hjælp af Sække samt at slukke den ved Hjælp af Vand. Da hele Maskinrummet i Løbet af ca. et Kvarter stod i Flamme og Motoren gik i Staa, opankredes Skibet, og Sejlene firedes til Dæks. Der hejsedes en Presenning op paa Stormasten som Nødsignal. Da Ophold paa Dækket blev umuligt paa Grund af Ild og Røg, gik Besætningen — 3 Mand — i Skibets Baad og naaede ind til Kysten.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $\frac{19}{11}$ 29 paa Themsens.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{11}$ 29. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{5}{12}$ og $\frac{6}{12}$ 29.

D. $\frac{18}{11}$ Kl. 23²⁰ ankredes ved Gravesend for at afvente Lods. Under Ankringsmanøvrerne tørnede D.s Laaring imod en til Ankers liggende Damper — S/S »Electra« hvorved D. fik nogen ovenbords Skade. Kl. 23³⁵ kom Lodsens om Bord, og Rejsen fortsattes. Da D. befandt sig i Bugby's Reach, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Beaverford«, og som var for indgaaende, runde Blackwall Point. D.s Maskine stoppedes, og da D., efter at have rundet Blackwall Point, havde vundet stærkt ind paa B., hvorfra der gentagne Gange hørtes 4 Stød i Dampfløjten, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem samtidig med, at der holdtes over i Farvandets S.Side, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Skibene var i Linie med hinanden, beordredes D.s Maskine Halv Kraft Frem og Roret lagdes Stb. D. syntes ikke at lystre Roret, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Stb. D.s Stævn drejede imidlertid Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med, at Bb.s Anker kastedes med 15 Fv. Kæde. Umiddelbart efter — d. $\frac{19}{11}$ Kl. 1¹⁰ — tørnede D. med Stb.s Bov imod B.s Bb.s Side. D. fik ved Kollisionen 3 Plader af Yderklædningen bulede, Bulb- og Pladekant over Dæk sat ind og brækket, Rendestenspladen med Vinkler bøjet og brækket, Gelænderet bøjet og brækket, Dæksbjælker med Knæ bøjet, Bakkens Trædæk sat op, aabnet i Naadderne samt brækket flere Steder og Træværket i Lukaerne delvis sprængt.

Anm. Søforklaring fra E. og B. foreligger ikke.

55. Ff. Dagmar Madsen af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 29 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²¹/₁₁ 29.

Kl. ca. 18 var D.M. for indgaaende til Frederikshavn. Efter at Kutteren, der gik med en Fart af ca. 7 Knob, havde passeret de indre Moler, kom et modgaaende Skibs røde Sidelanterer pludselig i Sigte, og umiddelbart efter ramte D.M.s Stævn det modgaaende Skibs Bb.s Side. D.M. tog ingen Skade, medens det andet Skib, der viste sig at være Ff. »Karen Margrete« af Frederikshavn, fik Siden trykket ind.

Af den af K.M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K.M. Kl. ca. 18 afgik fra Fiskeriauktionshallen for at gaa over i den gamle Havn. Kutteren, der førte forskriftsmæssige Lanterner, holdtes langs Kulkajen. Da Hedegaards Pakhus var passeret, kom to Kuttere, der var for indgaaende, i Sigte. Den ene Kutter — der senere viste sig at være D.M. — holdt mere og mere ned paa K.M., der holdtes saa langt til Stb. som muligt. Da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at Aarsagen til Kollisionen efter deres Formening var, at D.M. havde for stærk Fart, ikke havde holdt tilstrækkelig til Styrbord og havde forsøgt at løbe forbi et andet Fartøj.

56. Ff. **Dagny** af Bønnerup Strand, 7 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Fyr.

Strandet og forlist d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁ 29. Strandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev D., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

57. S/S **Dan** af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Helsingfors med Kul.

Forlist d. ⁷/₉ 29 i Østersøen; 21 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁸/₉, ⁷/₁₀, ²²/₁₁ og ³⁰/₁₁ 29. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. ²⁶/₁₀ 29. Søforklaring i Esbjerg d. ³⁰/₁₀ 29.

Ifølge den af den eneste overlevende af D.s Besætning afgivne Forklaring afgik D. fra Danzig d. ⁶/₉ under en NV.-lig Kuling. Kl. ca. 20 passeredes Hela Fyr. Vinden var frisket til Storm med høj Sø. Da en Pejling af Tankene viste, at Skibet trak lidt Vand, blev der lænset. D. ⁷/₉ Kl. ca. 3 blev Lugerne paa Agterdækket slaaet ind af Søen, og da det viste sig umuligt at faa Lugerne skalket, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at søge ind mod Land. D. begyndte imidlertid at synke, hvorfor man søgte at sætte Baadene paa Vandet. Under dette Arbejde krængede D. pludselig Bb. over og sank hurtigt. Da Skibet krængede over, faldt Redningsbaadene i Vandet med Kølen i Vejret. Det lykkedes fem Mand at faa vendt Stb.s Redningsbaad og komme op i denne; herfra saa man et Øjeblik Bb.s Redningsbaad med 3 Mand. Fire af de i Stb.s Baad værende Mænd afgik i Løbet af Dagen ved Døden og blev skyllet over Bord. D. ⁸/₉ Kl. ⁹/₃₀ blev Stb.s Baad fundet af tysk Linieskib »Messen«, der optog den eneste overlevende Mand. Paa Rederiets Foranledning iværksattes en omfattende Eftersøgning ved Hjælp af Skibe og Flyvemaskiner, uden at det dog herved lykkedes at finde Bb.s Baad.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa etter de af en eneste overlevende af Skibets Besætning givne Oplysninger antage, at Skibet er forlist som Følge af, at Agterlugerne er slaaet ind af Søen, og at Aarsagen hertil muligt kan søges i den Omstændighed, at disse Luger ikke har været forsvarligt skalket.

Anm. 2. De omkomne er: Skibsfører C. M. Mortensen af Nordby, 1. Styrmand E. Onsberg af Glostrup, 2. Styrmand S. Knudsen, 1. Maskinmester J. P. Jensen, 2. Maskinmester K. Svenssen, 3. Maskinmester C. Larsen, Telegrafist J. Bay alle af Kjøbenhavn, Hovmester E. Christiansen af Holbæk, Kok S. Frederiksen af Nakskov, Messedreng O. Lamprecht at Berlin, Matroserne K. Nielsen af Kjøbenhavn og M. Pedersen af Vrist, Tømmermand G. Pyszka af Danzig-Langfuhr, Letmatros F. Sindacki af Danzig-Neufahrwasser, Ungmand A. Back af Kjøbenhavn, Donkeymand O. Freiwald af Danzig-Neufahrwasser, Fyrbøderne O. Johnsen og S. Schultz af Kjøbenhavn, Kulleperne A. Keller af Aarhus og H. Jensen af Nakskov samt Passager Fru A. Onsberg af Glostrup.

58. S/S **Danhild** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til London i Ballast.

Kollideret d. ⁵/₂ 29 paa Themsen.

Søforklaring i London d. ²³/₇ 29. Søforhør i Aalborg d. ¹¹/₃ 30.

Kl. 20, da D., der havde Lods om Bord, i taaget Vejrbefandt sig paa Themsen, kom en Bugserbaad, der var i Færd med at lette, i Sigte forude. For at undgaa en Kollision, ændredes D.s Kurs, hvorved Skibet, der gik med reduceret Fart, af Strømmen blev ført ned imod Sejlskib »Sunshine« af Bridgewater, der laa til Ankers. D.s Bov ramte S.s Spryd, der brækkede.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

59. S/S **Dania** af Nørresundby, 2247 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal.

a) Paa Rejse fra Methil til Nørresundby med Kul.

Havareret i Isen i Februar 1929 i Kattegat.

Søforklaring i Nørresundby d. ²/₃ 29.

D. ¹²/₂ Kl. ⁵/₁₀ passerede D. Skagen og kom straks efter ind i Is. Der styredes efter 4 Dampere, som havde Kurs mod Vinga, idet det var Hensigten at holde Ø. og S. om Læsø mod Hals Barre. Da Skibet Kl. 19 mødte mere Is og i Løbet af Natten af Isen blev forsæt mod Grunden ved Læsø Trindel, søgtes tilbage mod Skagen, hvortil D. ankom d. ¹³/₂ ved Middagstid. Skibet holdtes nu gaaende med Skagen og

Højen i Sigte indtil d. $14\frac{1}{2}$, da det om Formiddagen blæste op til Snestorm af NØ. Der styredes nu mod Vinga og derfra S. om Læsø mod Hals Fyr, der kom i Sigte d. $15\frac{1}{2}$ Kl. 4 Fmd. Da D. som Følge af Sejladsen i Isen havde faaet en mindre Lækage i mellemste Kabelrum om Stb., stoppedes Maskinen for at afvente Daggry. Kl. ca. 7 Fmd. skruede Isen stærkt om Skibet, hvorfor man anmodede Stats-Isbryderen »Lillebjørn«, der laa ved Hals Barre, om Assistance. L. ankom Kl. 21 til D., men fik ved Daggry d. $16\frac{1}{2}$ Ordre til at gaa til Helsingør. I Dagene indtil d. $22\frac{1}{2}$ laa D. fast i Isen, der til Tider aabnede sig noget, saaledes at Skibet kunde avancere lidt. D. $22\frac{1}{2}$ Kl. 6, da D. laa SØ. for Hals Barre Fyr, kom Stats-Isbryderen »Isbjørn« til Assistance. Efter at have sat Lods om Bord i D. begyndte I. Arbejdet med at bringe D. ind paa Limfjorden. Under dette Arbejde, der paa Grund af den svære Pakis var yderst vanskeligt og først tilendebragtes d. $25\frac{1}{2}$ Kl. 16^{30} , da begge Skibe indkom til Nørresundby, fik D. mange voldsomme Stød mod Isen, hvorved Forpeaken blev læk, ligesom Ror, Styremaskine og Styreledning blev beskadiget. Endvidere fik D. under Slæbning af Isbryderen begge Pullerter paa Bakken ødelagt og led en Del Havari som Følge af, at I. under Skibenes Manøvre tørnede mod D.s Bb.s Bov.

Anm. Aarsagen til Havariene fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Nørresundby.

Rørt Grunden d. $18\frac{1}{4}$ 29 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $22\frac{1}{4}$ 29.

Efter i diset Vejr at have passeret tæt om Drogdens F.S. ændredes Kursen mod Nordre Røse og Maskinen beordredes Halv Kraft. Nogle Minutter senere kom 2-Kosten i Sigte 4 Str. om Bb. i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Kursen ændredes $\frac{1}{2}$ Str. østligere, men umiddelbart efter mærkedes, at Skibet rørte Grunden. Der blev taget Lodskud, der viste 23—24 Fod Vand, og Kursen ændredes til NØ. Efter at D. endnu nogle Gange havde rørt Grunden, opankredes det Kl. 18^{45} 2 Sm. N. 7° V. for Drogden F.S. Da Skibet viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen Kl. 21^{00} .

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

c) Paa Rejse fra Gdynia til Drammen med Kul.

Brand om Bord d. $24\frac{1}{8}$ og $25\frac{1}{8}$ 29 i Østersøen og Sundet.

Søforklaring i Drammen d. $29\frac{1}{8}$ 29.

D. $24\frac{1}{8}$ Kl. 8 afgang D. fra Gdynia. Kl. ca. 9 opdagedes Røg kommende fra den forreste Ventil til Nr. 2 Last, hvorfor Ventiler og Luger tildækkedes. D. $25\frac{1}{8}$ Kl. ca. 15, da D. var tværs af Nordre Røse, trængte der Røg op i Folkelukafet. Hætterne blev taget af Ventilerne, og da der kom stærk Røg op fra disse, blev det besluttet at søge ind til København, hvor D. opankredes paa Reden og Brandvæsenet kom om Bord. D. $26\frac{1}{8}$ Kl. 10 forhaledes Skibet til Kaj, og Kl. 12^{30} , efter at 180 Tons var opløst, var Ilden slukket. Skibet blev ikke beskadiget ved Branden.

Anm. Drammen Søret udtalte, at Ildens Opkomst efter Rettens Formening ikke kan skyldes Selv-antændelse, men Retten har forøvrigt ingen Mening kunnet danne sig om Ildens Opkomst.

60. M/Gl. **Danneskjold** af Aalborg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Kollideret d. $12\frac{1}{11}$ 29 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $19\frac{1}{11}$ 29. Søforklaring i Frederikshavn d. $21\frac{1}{11}$ 29.

Kl. ca. 5^{30} , medens D. under en stormende SSØ.-lig Kuling laa opankret i Vejdybet, drev Fiskekutter »Niels Mørch« af Frederikshavn, der laa opankret i Nærheden, ned mod D. Ved Kollisionen blev D. læk og fik nogen ovenbords Skade.

Af den af N.M.s Besætning under $26\frac{1}{11}$ ved Søretten i Frederikshavn afgivne Forklaring fremgaar, at N.M. d. $11\frac{1}{11}$ Kl. ca. 17 opankredes i den N.-lige Del af Vejdybet. D. $12\frac{1}{11}$ Kl. ca. 5^{30} kom D., der laa forankret i Nærheden, i Drift og drev ned paa N.M., hvorved dette Skib fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Ingen af Søretterne har udtalt sig om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at det Skib, der har ligget til Luvart (hvilket af dem er ikke oplyst), paa Grund af Vejrforholdene er drevet ned paa det andet Skib.

61. M/Gl. **Delfin** af Mariager, 55 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra København til Randers med 80 Tons Hvede.

Grundstødt d. $27\frac{1}{9}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. d. $28\frac{1}{9}$ 29. Søforhør i Mariager d. $13\frac{1}{11}$ 29.

Kl. ca. 3 kom D. ind i tæt Taage. Kort efter blev der taget et Lodskud, som gav $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Skruen blev koblet fra, og da Skibet var stoppet, viste det sig, at det havde taget Grunden ved Grenaa Strand. Kl. 13^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

62. S/S **Dicido** af Helsingborg, 1546 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Trondhjem til Halmstad med Svovlkis.

Grundstødt d. $22\frac{1}{3}$ 29 ved Jyllands NY.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $22\frac{1}{3}$ 29.

Kl. 0^{30} grundstødte D. i taaget Vejr ved Gammel Skagen. Kl. 12^{15} kom Skibet flot ved Hjælp af to Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

63. M/Yt. **Dora** af Egernsund, 19 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Frederikssund med Melassefoder.

Bortblevet i Oktober 1929; 2 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. Nakskov d. $24\frac{1}{1}$ 30.

D. ¹⁰/₁₀ afgik D. fra Frederikssund. Da der ikke siden er hørt til Skibet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Niels Nielsen af Nakskov og 1 Ungmand.

64. 3^m M/Sk. **Dorisø** af Odense, 281 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Kotka med Træ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ⁴/₆ 29 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Lübeck dat. ¹⁰/₆ 29. Søforklaring i Lübeck d. ¹⁰/₆ 29.

Kl. ca. 9³⁰, da D. var ca. 5 Sm. ØNØ. af Gjæder F.S., bjærgedes Klyveren. Under Arbejdet med at gøre denne fast, faldt Ungmand Osvald Hermand Carl Rasmussen af Kjøbenhavn over Bord. Ungmanden blev først hængende paa Ankeret, senere paa Sprydbardunen. Motoren blev standset og en Letmatros blev firet ned for at binde en Ende om den overbordfaldne, hvilket imidlertid mislykkedes, hvorefter den overbordfaldne mistede Fæstet. En Redningskrans kastedes ud, men den forulykkede kom ikke til Syne, og efter to Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

65. S/S **Dorrit** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Ust Luga til Garston med Træ.

Kastet Dækslast over Bord d. ¹⁴/₇ 29 i Østersøen.

Søforklaring i Hull d. ⁸/₁₁ 29.

Kl. 3³⁰ havde D. ca. 45° Bb.s Slagside. Det blæste en haard N.-lig Kuling med Byger. Da Skibet ikke kunde rettes op ved Tanken alene, blev det besluttet at kaste en Del af Dækslasten over Bord, hvilket straks paabegyndtes fra Fordækket. Da ca. 5 Std.s af Dækslasten var kastet over Bord, var Skibet rettet op, hvorefter Dækslasten atter surredes.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Slagsiden er opstaaet paa Grund af haardt Vejr.

66. M/Gl. **Dorthea** af Hamburg, 55 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Barth til Aalborg med Rug.

Grundstødt d. ²⁷/₈ 29 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₈ 29.

Kl. 19 grundstødte D. i klart Vejr paa Omø Rev. D. ²⁸/₂ Kl. 2 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

67. S/S **Douro** af Kjøbenhavn, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Libau til Kjøbenhavn.

Kollideret d. ²⁸/₄ 29 i Drogden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ³⁰/₄ 29.

Kl. 22²⁴ passerede D. Nordre Røse tæt om med Kurs misv. N.¹/₂V. Paa dette Tidspunkt saas Lysbøjen S. for Middelgrunden og en modgaaende Damper — S/S »Kajsa« af Gøteborg — lidt paa Stb.s Bov. Kursen ændredes til misv. N.t.V. K. saas nu at dreje lidt Ø. over, saaledes at begge Sidelanterner blev synlige, men kort efter drejede K. NV. over. D., der da var inde i Nordre Røses 2 Blk.s Vinkel, drejede nu op til misv. NNV. og gav samtidig 2 korte Stød i Fløjten. Da Signalet ikke blev besvaret, blev det gentaget, og da K. stadig ikke svarede, og der syntes Fare for Kollision, blev Maskinen Kl. 22³⁰ stoppet og 2 Minutter senere kastet Fuld Kraft Bak; denne sidste Manøvre blev tilkendegivet med 3 korte Stød i Fløjten. Dette Signal besvarede K. med 1 kort Stød. Kl. 22³⁵ tørnede D. med Stævnen mod K.s Bb.s Side udfor Fokkemasten under en ret Vinkel. Skibene befandt sig da i Linien mellem Nordre Røse Fyrs grønne Vinkel og 2 Blk.s Vinklen og lidt N. for 3-Kosten. K. begyndte straks at synke med Forskibet, hvorfor D.s Redningsbaad blev sat i Vandet. Imidlertid gik K.s Besætning i egen Baad og blev taget om Bord i D., der ved Kollisionen havde faaet Stævnen knust og en mindre Lækage i Forpeaken. D. ankom til Kjøbenhavn Kl. 24.

Ifølge den af K.s Besætning afgivne Forklaring var K. for sydgaende gennem Hollænderdybet, da man saa D.s grønne Lanterne, idet D. rundede Nordre Røse. Da man kort efter saa begge D.s Sidelanterner, blev der givet lidt Stb.s Ror (direkte Kommando), men umiddelbart efter viste D. atter grønt Lys og gav Signal for Drejning til Bb., hvorefter K.s Ror lagdes haardt Stb.; samtidig mindskedes Farten, og der blev givet et kort Stød i Fløjten. De følgende Signaler fra D. besvarede alle med et kort Stød i Fløjten. Da Kollisionen syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak og stoppedes i Kollisionsøjeblikket. K., der var paa Rejse fra Dunston til Slite med 2000 Tons Kul, sank i Løbet af 5 Minutter.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes dels de særlige Passageforhold ved Nordre Røse, dels den Omstændighed, at D. holdt sig i den N.-lige Side af Farvandet i Stedet for at holde Stb.s Side af Løbet indtil K. var passeret.

68. Ff. **Edith** af Bønnerup Strand, 5 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Fyr.

Strandet d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁ 29. Strandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev E., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

69. Ff. **Edith** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1924 Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. ⁷/₁₀ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Ho d. ⁸/₁₀ 29. Strandingsindberetning dat. ⁹/₁₀ 29. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²³/₁₀ 29.

Kl. ca. 12, da E. under en stormende SV.-lig Kuling var i Nærheden af Anduvningsbøjen ved Graadyb

Barre, tog Skibel en Braadsø over, der fyldte Maskinrummet. E. opankredes, og der sattes Nødsignal for at tilkalde Ff. »Sollok« af Ksbjerg, der befandt sig i Nærheden. S. manøvreredes hen til E. og forblev i Nærheden. Efter ca. 3 Kvarters Forløb fik E. atter en Braadsø over, hvorved Ankergejerne brækkede. Da det viste sig umuligt at faa E. læns, blev det forsøgt at opnaa Forbindelse med S. Herunder blev S. slaaet rundt af Søen. En Mand af S.s Besætning saas liggende i Søen, og der kastedes Bøjer og Liner ud. men alle Forsøg paa at redde den paagældende var forgæves. Kl. 17 drev E. i Land paa Skallingen udfor Svenske Knolde. Besætningen kom i Land ved egen Hjælp. D. $19/10$ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

70. S/S **Edv. Nissen** af Kjøbenhavn, 2062 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Kollideret d. $29/11$ 29 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $4/12$ 29.

Kl. 10^{30} , da E. N. under Assistance af Lods og Slæbebaad forhaledes til Flydedokken, sprang en Wire, der var fast paa det N.-lige Molehoved samt Wiren til Slæbebaaden, der fik Tampen af Wiren i Skruen. E. N. blev af Vinden, der var frisk ØSØ.-lig, ført over mod S/S »Hindsholm« af Aalborg, der laa fortøjet ved Kajen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

71. S/S **Edvard** af Limhamn, 733 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Dunston til Malmø med Koks.

Grundstødt d. $4/2$ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $7/2$ 29.

Kl. 17 grundstødte E. i taaget Vejr ved Agger. D. $6/2$ Kl. 1 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

72. S/S **Effie Mærsk** af Odense, 1308 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Cardiff med Planker.

Grundstødt d. $16/1$ 29 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/1$ 29. Søforklaring i Cardiff d. $6/2$ 29. Søforklaring i Aarhus d. $4/4$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/5$ og $10/10$ 30.

Kl. 6^{05} passeredes Platagnet Lysboje tæt om Bb. Da Loggen var upaalidelig paa Grund af Overising, bjærgedes denne. Det blæste en haard N.-lig Kuling med Snetykning, og der styredes retv. S. 62° V. indtil Kl. 9^{00} ; Kursen ændredes da til retv. S. 29° V. Følgende Lodskud blev taget: Kl. 9^{00} $8^{1/2}$ Fv. f. Sd., 9^{20} 9 Fv. Mud., 9^{40} 10 Fv. f. Sd., 10^{00} $10^{1/2}$ Fv. f. Sd. og 12^{00} 11 Fv. f. G. Sd. Kl. 12^{00} ændredes Kursen til retv. N. 71° V. Kl. 13^{30} loddedes 11 Fv. f. Sd., Kl. 15^{00} loddedes 11 Fv. Mud. og Kl. 16^{15} $10^{1/2}$ Fv. f. Sd. Kl. 16^{38} pejledes Hyllekrog Fyr i misv. NØ.t.Ø. $1/4$ Ø. og Rødby Kirke i misv. N $1/2$ Ø. Kl. 17^{15} pejledes Fehmerbelt F.S. i misv. NV.t.V. og Markelsdorf Fyr i misv. V. $1/4$ S. Kl. 18^{25} mistede Skibet Styret, og det opdagedes, at Skibet havde taget Grunden, som det senere viste sig ved Hyllekrog Nakke. D. $19/1$ Kl. 13^{10} kom Skibet Hot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere 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 Forveksling af Fyrene i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke siden Kl. 16^{15} blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

73. Gl. **Egen** af Svaneke, 47 Reg. T. Br. Bygget 1876/1897 af Eg. Paa Rejse fra Nexø til Kalmar. Tom.

Grundstødt d. $18/4$ 29 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $20/4$ 29.

Kl. 5^{30} tog E., der havde Lods om Bord, Grunden i Kalmarsund. Skibet kom flot samme Dag uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

74. S/S **Eilbecktal** af Lübeck, 163 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Antwerpen til Masnedsund med 255 Tons Asbestplader.

Grundstødt d. $31/12$ 29 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $7/1$ 30.

Kl. 17^{45} grundstødte E. i diset Vejr paa Albu Triller. D. $1/1$ 30 Kl. 7 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

75. Ff. **Eleonora** af Bønnerup Strand, 10 Rag. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. $15-16/1$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 29. Strandingsforretning d. $29/1$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $7/2$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev E., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

76. Ff. **Elisabeth** af Fjellerup strand, 9 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr.

Strandet d. $15-16/1$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsforretning d. $29/1$ 29. Strandingsindberetning dat. $4/2$ 29 Søforhør i Glæsborg d. $7/2$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev E., der laa til Ankers ved Fjellerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

77. 3^m Sk. **Elisabeth** af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Kemi til Shoreham med Træ.

Paasejlet d. $17/10$ 29 i Sundet.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d. $19/10$ 29.

Kl. ca. 9, medens E. i diset Vejr laa opankret paa Kjøbenhavns Yderred, saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Wellamo« af Helsingfors, styrende ret imod E. W. blev ogsaa set fra Lodsdamperen, der laa fortojet til E., og fra Lodsdamperen blev der givet Advarselssignaler med Dampfløjten. Ca. 2 Minutter senere tørnede W. med Stævnen imod E.s Bb.s Bov, der blev knust. Ved Kollisionen blev E.s Dæksdreng slynget over Bord, men blev dog straks reddet af Lodsdamperen.

Af den af W.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at E. blev, da den kom i Sigte i ca. $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand, antaget for at være under Bugsering agterover. W. gik med reduceret Fart, og da Afstanden mellem Skibene var 6—700 m, blev man klar over, at E. var en Ankerligger. Maskinen beordredes nu Fuld Kraft Frem, og der forsøgte at gaa foran for E.; da imidlertid en Kollision syntes uundgaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes dels at man i W. for sent blev klar over, at E. var en Ankerligger, dels stærk Strømsætning.

78. M/Kt. **Elisabeth** af Thorshavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse til Kollefjord.

Grundstødt d. $3/6$ 29 ved Færøerne.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $8/6$ 29.

Kl. ca. 3, da E. havde Højvigsfles i V., gik Føreren, der havde Vagt, ned i Kahytten, idet han gav Rorsmanden Ordre til at styre V. om Flesjerne. Da E. var ca. 100 Fv. V. for den store Fles, tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter at ca. 40 Tønder Salt var kastet over Bord, kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Grundstødningen skyldes, at Skibets Fører forinden han gik under Dæk, har undladt at give Rorsmanden nærmere Instruktion med Hensyn til Skibets Navigering.

Anm. 2. Skibets Fører har for det af ham ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 150 Kr.

79. S/S **Ella** af Kjøbenhavn, 381 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

a) Tørnet Kajen d. $25/2$ 29 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/2$ 29.

Kl. 11²⁵, da E. skulde lægge til ved Wilders Plads, beordredes Maskinen Langsamt Bak, og da Farten ikke mindskedes, Fuld Kraft Bak. Kort efter løb Skibet ind i Kajen, hvorved Stævnen blev let bøjet og to Plader beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen var, at Maskinen i Stedet for at arbejde Langsamt Bak arbejdede Langsamt Frem og — for en kort Tid — Fuld Kraft Frem.

b) Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn med Stykgods.

Paasejlet og kollideret d. $10/12$ 29 i Brünshüttel.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/12$ 29.

Kl. 10, medens E. laa fortojet paa anvist Plads ved Midterkajen i Sydslusen ved Brünshüttel, skulde polsk S/S »Poznan« fortoje agten for E. Da der syntes Fare for en Paasejling, slækkedes E.s Agterfortøjninger, men umiddelbart efter tørnede P. imod E.s Hæk, der blev en Del beskadiget. E.s Maskine beordredes nu Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede E.s Stævn imod en foran for liggende tysk Toldkrydser »Hedda«.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

80. 3^m Sk. **Ella Eff** af Kolding, 282 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Llanelly til Paramaribo med Kul.

Strandet og forlist d. $4/1$ 29 ved Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

Søforklaring i Paramaribo d. $15/1$ 29. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $11/2$, $5/3$ og $13/3$ 29. Forlis-anmeldelse dat. Kolding d. $8/3$ 30.

D. $26/12$ 28 Kl. 10⁴⁵ passeredes Salut Island i 4 Sm.s Afstand. Der sejlede langs Kysten; Vejret var usigtbart, hvorfor Loddet holdtes gaaende. D. $28/12$ Kl. 12 skulde Skibet efter Bestikket være paa $6^{\circ}04'$ N. Brd. $50^{\circ}47'$ V.Lgd. Det blæste en frisk NØ.-lig Kuling med stærk Regn. Der holdtes ind mod Land, men da det var umuligt at faa Kending af dette, holdtes N. over. Kl. 20 forsøgte atter at faa Landkending, hvilket ikke lykkedes, og da Skibet befandt sig i 4 Fv. Vand, holdtes atter N. over. Skibet drejedes nu til Vinden, og blev holdt saaledes til Kl. 24, hvorefter det atter gentagne Gange forgæves forsøgte at faa Landkending. D. $29/12$ Kl. 14 fik E. fra en Damper opgivet Lgd. til $56^{\circ}28'$ V. Der krydsedes nu langs Landet uden dog at kunne faa Kending af dette. D. $1/1$ 29 Kl. 12 skulde Skibet efter Bestikket være paa $6^{\circ}02'$ N. Brd. $55^{\circ}38'$ V. Lgd. Der krydsedes stadig for at erholde Landkending. D. $2/1$ Kl. 12 var Skibets gissede Plads $5^{\circ}57'$ N. Brd. $55^{\circ}15'$ V. Lgd. Der krydsedes Ø. efter, men det viste sig umuligt at faa Landkending. D. $3/1$ Kl. 12 skulde Skibet ifølge Bestikket være paa $6^{\circ}22'$ N. Brd. $55^{\circ}01'$ V. Lgd. I Løbet af Eftermiddagen fløvede Vinden, og det blev Stille med Regnbyger. D. $4/1$ Kl. 12 befandt E. sig paa obs. N. Brd. $6^{\circ}04'$ gisset V. Lgd. $54^{\circ}29'$. Der vendtes tæt under Land i 3 Fv. Vand, uden at man kunde faa sikker Kending. Kl. 14 holdtes atter ind mod Kysten, og Kl. 16 opdagedes et Skib liggende til Ankers i SV.-lig Retning. Da dette blev antaget for Fyrskibet paa Surianama-Floden, holdtes ind mod det. Da E. E. nærmede sig, viste det sig at være en Ankerligger, der nu satte Sejl og sejlede bort, men da man mente at være ud for Surianama-Flodens Munding, fortsattes indefter. Loddet holdtes gaaende, og der loddedes 4 Fv. Vand. Kort efter nægtede Skibet at styre, og det viste sig da, at det havde taget Grunden

i 2 Fv. Vand, som det senere viste sig udfor Saramacca-Floden paa 5°56'05" N. Brd. 55°53'25" V. Lgd. Der kunde ikke opnaas Forbindelse med Landet, der var i en Afstand af ca. 14 Sm. Det forsøgtes for-gæves at komme flot ved Hjælp af Sejlene, og da Skibet d. $\frac{5}{1}$ Kl. ca. 22 begyndte at hugge i Grunden, hvori det var sunket ca. 8 Fod, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at forlade Skibet i Redningsbaaden. D. $\frac{6}{1}$ blæste det en orkanagtig Storm af ØNØ. Skibet arbejdede haardt i Grunden. D. $\frac{7}{1}$ bedrede Vejret sig, og Klokkeren 11 forlod Besætningen Skibet. Der sejledes i Baaden ind mod Kysten, og Kl. 16³⁰ ankom Baaden til en Fiskerhytte, hvor man opnaaede at faa en Lods. D. $\frac{8}{2}$ om Eftermiddagen ankom Baaden til Tijerkreek, hvorfra man fik telefonisk Forbindelse med Paramaribo. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. 1. Skibet er efter Kondemnationen blevet bjærget og sat i Fart under hollandsk Flag. Det konstateredes, at der Agter i Skibets Bund fandtes et Borehul, der oplystes at have været tætnet med en Træprop.

Anm. 2. Ved en d. $\frac{23}{6}$ 30 af Østre Landsret under Medvirken af Nævninger afsagt Dom, blev E. E.s Fører og Reder idømt Forbedringshusarbejde i henholdsvis 5 og 4 Aar. Føreren for Overtrædelse af Straffelovens §§ 286, II og 259 for Forvoldelse af Skibbrud og Assurancesvig ved forsætlig at have sejlet Skibet paa Grund og derefter at have fjernet Træproppen fra Borehullet i den Hensigt at bringe Skibet til at synke. Rederen for Overtrædelse af samme Lovs §§ 286, II — jfr. § 52. 1. Pkt. — og § 259 for Anstiftelse til at forvolde Skibbrud samt for Assurancesvig ved i Breve og under Samtaler ved Løfter, Trusler eller andre Forestillinger at have bestemt Føreren til at sænke Skibet.

81. M/Gl. **Ellen** af Odense, 44 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Horsens til Rostock. Tom.

Grundstødt d. $\frac{15}{11}$ 29 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{11}$ 29. Søforhør i Bogense d. $\frac{3}{2}$ 30.

Kl. ca. 20, da E. var i Nærheden af Albu-Triller, gik Motoren i Staa. Da Skibet af Strømmen blev ført ind imod Grunden, forsøgtes det at vende, hvilket mislykkedes. Motoren startedes igen, hvorefter det atter forsøgtes at vende. Herunder tog Skibet Kl. 20⁴⁵ Grunden paa Albu-Triller og blev staaende. D. $\frac{16}{11}$ Kl. 1³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

82. M/Ff. **Ellen** af Yderby, 6 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Odden Havn.

Strandet og forlist d. $\frac{1}{10}$ 29 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{10}$ 29. Søforhør i Nykøbing S. d. $\frac{20}{12}$ 29.

D. $\frac{30}{9}$ ca. Kl. 21¹⁵, efter at Baaken paa Sjællands Rev var passeret, havarerede Motoren. Rejsen fortsattes for Sejlene alene. Vinden, der var V.-lig, friskede til stormende Kuling. I Løbet af Natten blæste E.s Sejl i Stykker, og Fartøjet drev for Vind og Strom, indtil det d. $\frac{1}{10}$ ca. Kl. 22³⁰ grundstødte ved Hesselø. Besætningen vadede i Land. Fartøjet blev senere af Søen kastet op paa Stranden og blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

83. M/Sk. **Eilly** af Kjøbenhavn, 123 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Helsingfors med Sand.

Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{8}{7}$ 29 ved Sveriges Ø.-Kyst; kondemneret.

Søforklaring i Visby d. $\frac{15}{7}$ 29. Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{7}$ 29. Søforhør i Skive d. $\frac{21}{9}$ 29. Forlisansmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{24}{2}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{2}$ og $\frac{10}{3}$ 30.

D. $\frac{6}{7}$ Kl. 15 havdes Gotska Sandön tværs om Bb., gisset Afstand 6 Sm. D. $\frac{7}{7}$ Kl. 2 sprang Vinden, der havde været SØ.-lig, til NØ. og friskede. Kl. 17 sattes 2 Reb i Storsejlet. Kl. 21 blev Kabysen og Redningsbaaden slaaet los af Søen. Efter at Kabysen og Baaden var surret fast, pejledes Pumpen, og der fandtes 13" Vand i Skibet. Kl. 23 blæste det en haard Storm. Det blev besluttet at holde af for Vejret, og Kursen ændredes til SV.t.V. Lækagen tiltog, hvorfor Pumpen holdtes gaende uafbrudt. D. $\frac{8}{7}$ Kl. 9, da E. efter Bestikket var ca. 10 Sm. fra Lysbøjen ved Färösund, fløvede Vinden pludselig og kom ca. $\frac{1}{2}$ Time senere fra SSV. med orkanagtig Styrke. Kursen ændredes til NV. Kl. 12 kom Gotska Sandön i Sigte i en Klaring. Efter afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge læ ved Gotska Sandön for at sætte Skibet, der nu havde 3 Fod Vand i Maskinrummet og som var meget rank, paa Land. Kl. 16³⁰ tog E. Grunden ved Gotska Sandöns Nordspids. Ankeret kastedes og Besætningen gik i Redningsbaaden og kom Kl. ca. 17 i Land. Skibet blev senere kondemneret.

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.

84. Ff. **Else** al Bønnerup Strand. 7 Reg. T. Br. Bygget af Eg.

Strandet d. $\frac{15-16}{1}$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Standingsindberetning dat. $\frac{29}{1}$ 29. Strandingsforretning d. $\frac{29}{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $\frac{7}{2}$ 29.

Under en orkanagtig: NØ.-lig Snestorm drev E., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

85. 3^m Sk. **Else** al Thurø. 310 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Norrsundet til Penryn med Træ.

Kollideret d. $\frac{30}{9}$ 29 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{10}$ 29. Søforhør i Svendborg d. $\frac{18}{11}$ 29.

Kl. 4 befandt E. sig ca. $\frac{2}{2}$ Sm. af Eddystone, styrende SV.t.V. Vejret var fint og klart, og der blæste en let VNV.-lig Brise. En Trawlers Lanterner kom i Sigte i VNV. i ca. 2 Sm.s Afstand. Skibene nærmede sig hinanden uden at Trawleren ændrede Kurs, og E. var paa Grund af Farten, der kun var 1—2 Knob, ude af Stand til at vige. Kl. ca. 4²⁰, da Eddystone Fyr havdes i misv. NNV. $\frac{1}{2}$ V. i ca. 2,5 Sm.s Afstand,

ramte Trawleren E.s Stb.s Side foran for Storrigningen, hvorved der fremkom et Hul ned til Vandlinien. Trawleren forsvandt uden at give sig til Kende. E., der fyldtes med Vand i Løbet af $\frac{1}{2}$ Time, søgte ind til Plymouth, hvortil Skibet ankom Kl. 11.

86. Ff. **Else Marie** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet og forlist d. $\frac{21}{1}$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{24}{1}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Skagen d. $\frac{11}{2}$ 29.

Kl. ca. 13. medens E.M. under tæt Taage laa opankret ca. 1 Sm. N. for Skagens Fyr og trak Vaad, hørtes en Dampers Taagesignal. Fra E.M. blev der afgivet forskriftsmæssige Taagesignaler. Da Damprens Taagesignal hørtes tredje Gang, kom den i Sigte ca. 100 Fv. V. for E.M., hvorfra der nu blev ringet uafbrudt med Klokker. Umiddelbart efter ramte Damperen, der senere viste sig at være S/S »Harald Haarfager« af Christianssand. E.M. midtskibs, hvorved der fremkom et stort Hul. E.M.s Besætning sprang op paa H.H.s Ankerkæde, hvorfra den blev bjærget. E.M. sank kort efter.

Anm. Søforklaring fra H.H. foreligger ikke.

87. S/S **Elsie** af Landskrona, 1658 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{17}{3}$ 29 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{3}$ 29.

Kl. 11⁰⁵ passerede E. Kosten paa Sjællands Rev. Farvandet var opfyldt af Drivis, og for at komme klar af denne, styredes misv. ØSØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 11⁰⁸ tog Skibet Grunden, Maskinen stoppedes, og Skibet gled straks af Grunden igen. Ved Grundstødningen blev Nr. 1 og 2 Tank læk.

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

88. S/S **Elvington** af Goole, 795 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hartlepool til Gøteborg med Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{22}{7}$ 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{7}$ 29.

Kl. 22³⁰ grundstødte E. i sigtbart Vejr 2 km Ø. for Højen Fyr. D. $\frac{23}{7}$ Kl. 1¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

89. S/S **Emanuel** af Marstal, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Holbæk med Kul.

Havareret i Isen i Februar 29.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{1}{3}$ 29.

D. $\frac{11}{2}$ Kl. 8 løb E. fast i svær Is udfør Frederikshavn. De følgende Dage drev Skibet med Isen, der til Tider skruede stærkt om E. Under Forsøgene paa at manøvrere fri af Isen blev Roret vredet stærkt ud til Stb. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 13³⁰ fik E. Assistance af Statsibryderen »Isbjørn« der bugserede K. til Frederikshavn. Under Bugseringen brækkede det forreste Sæt Pullerter paa Bakken, og Dækket bøjedes ned.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

90. 3^m Sk. **Emanuel** af Marstal, 275 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Hernø-sand med Cement.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{25}{4}$ 29 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $\frac{29}{4}$ og $\frac{30}{4}$ 29. Søforklaring i Marstal d. $\frac{4}{5}$ 29. Søforhør i Marstal d. $\frac{20}{7}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{28}{10}$ 29.

Kl. 12 pejledes Hela Fyr i misv. NV., gisset Afstand 1 Sm. Log 11. Herfra styredes for en frisk V.-lig Brise misv. N., Afdrift 3°. Kl. 13 pumpedes læns. I Løbet af Eftermiddagen friskede Vinden en Del, og Skibet slingrede haardt. Kl. 16 pumpedes atter, og da man efter at have pumpet i en halv Time uden at faa læns pejlede Pumpen, viste det sig, at der var 40" Vand i Skibet, E., der nu var 30 Sm. misv. N. for Hela Fyr, halsedes rundt, og det styredes misv. S. Skønt Pumperne holdtes gaende, steg Vandet stærkt i Skibet, og etter et afholdt Skibsraad, blev det besluttet at forlade E. Besætningen, med Undtagelse af Føreren og Styrmanden, gik i Redningsbaaden, der blev slæbt Agter i læ Side. Kl. 19 var der 6 Fod Vand i Skibet, og da dette nu begyndte at blive dødt, gik Føreren og Styrmanden i Baaden, der forlod E. ca. 27 Sm. misv. N. af Hela Fyr. I Løbet af Aftenen kom Rixhöft Fyr i Sigte, men da det viste sig umuligt at ro Baaden op mod Vind og Sø, blev der Kl. 24 stukket et Drivanker ud. D. $\frac{26}{4}$ Kl. 2 kom en Dampers Lanterner i Sigte, der roedes imod den, medens der blussedes og blev afgivet Nødsignaler, uden at Baaden dog blev bemærket. Da der stadig ikke kunde roes op imod Søen, roedes Ø. over, og Kl. 12³⁰ kom Land i Sigte forude. Kl. 18 landede Baaden tæt V. for Brusterort Fyr.

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

91. S/S **Emilie Mærsk** af Svendborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1982 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til Calais med Props.

Mistet Dækslast i December 1929 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Gesandtskabet i Reval dat. $\frac{21}{12}$ 29.

D. $\frac{14}{12}$ Kl. 19, da E.M. under en stormende S.-lig Kuling holdtes gaende for Langsom Fart med Kending af Nervø, tog Skibet 3 paa hinanden følgende Braadsøer over For- og Agterdækket. Bb.s Side af Dækslasten blev forskubbet, og de fleste af Stb.s Dækslaststøtter brækkede, hvorved en Del af Dækslasten gik over Bord. Da Dækslasten hang udover Stb.s Side, og da Skibet derved fik Slagside, beslut-

tedes det at kappe nogle af Surringerne paa Agterdækslasten, hvorefter Dækslasten atter blev surret saa godt som Omstændighederne tillod det. I Løbet af Natten tog Skibet stadig flere svære Braadsøer over. D. $15\frac{1}{12}$ Kl. 6^{30} havdes Stenskær tværs i 9 Sm.s Afstand. Ved Eftersyn af Dækslasten om Morgen d. $15\frac{1}{12}$ viste det sig, at de fleste Dækslaststøtter paa Fordækket om Stb. var brækkede, og at Dækslasten hang i Surringerne udover Skibssiden. Det blev derfor besluttet at søge ind til Reval for at faa Dækslasten stuvet om.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

92. Ff. **Emmy** af Bønnerup Strand, 5 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. $15\frac{16}{1}$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $29\frac{1}{1}$ 29. Strandingsforretning d. $29\frac{1}{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $7\frac{1}{2}$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev E., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

93. Ff. **Energi** af Sæby, 39 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand slaæet over Bord og druknet d. $8\frac{1}{11}$ 29 i Nordsøen.

Søforhør i Sæby d. $15\frac{1}{11}$ 29.

Ca. Kl. 7, medens E. laa til Ankers paa Bankerne, skulde Storsejlet gøres fast. Under dette Arbejde slog Gafflen ud og ramte Fisker Henry Martinus Christensen af Vesterø, Læsø, der blev slaæet over Bord. Det forsøgtes at kaste en Sejning ud til den overbordfaldne, men den naæde ham ikke. En Redningskrans kastedes ud, og samtidig hermed blev Ankerkæderne stukket fra. Den overbordfaldne fik ikke fat paa Redningskransen, og da E. drev ned imod ham, kom han under Bunden af Fartøjet, idet han da allerede var under Vandet. Da Fartøjet var drevet klar af den forulykkede, var han forsvundet, og al yderligere Eftersøgning var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

94. S/S **Erik** af Karlshamn, 362 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aabenraa til Karlshamn. Tom.

Grundstødt d. $22\frac{1}{1}$ 29 ved Fyens SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{1}$ 29.

Kl. 6^{50} grundstødte E. i tæt Taage lidt N. for Helnæs Fyr. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

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

95. S/S **Erindring** af Marstal, 747 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Kollideret d. $12\frac{1}{11}$ 29 i Nordsøen.

Søforhør i Svendborg d. $12\frac{1}{9}$ 30.

Kl. 8^{15} , da E. befandt sig paa $55^{\circ}24'$ N. Brd. $0^{\circ}22'$ Ø. Lgd., styrende dev. $\frac{3}{4}$ N., kom en Trawler, der senere viste sig at være Trawler »Selicia« 809 af Grimsby, i Sigte i dev. NNØ. i 3 Sm.s Afstand, styrende omtrent lige imod E. Da Skibene var i ca. 10 Skibslængders Afstand fra hinanden, og der syntes Fare for en Kollision, blev der fra E. givet en kort Tone med Dampfløjten samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bh. S. saas dreje først Bb. derefter Stb. over. E.s Ror blev nu lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen imod E.s Bb.s Side udfor Agterkant af Agterlugen. Ved Eftersyn viste det sig, af E. havde faaet Dæksvinklen bøjet, Dækket trykket ned, 3 Dæksbjælker forkrøbbet, 2 Spanter bøjet, 2 Plader bulet og adskillige Nagler sprængt.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

96. M/Sk. **Eros** af Aalborg. 51 Reg. T. Br. Bygget 1851 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Falkenberg til Thisted med Træ.

Grundstødt og forlist d. $22\frac{1}{4}$ 29 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{4}$ 29. Søforklaring i Frederikshavn d. $25\frac{1}{4}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. $24\frac{1}{5}$ 29.

Kl. 15 havdes Øster Flak F.S. i VSV., Afstd. ca. 3 Sm. Det blæste en frisk SV.-lig Kuling med Sneykning. Kl. 17 lodedes 5 Fv. Vand, Loddet holdtes gaende, og da Dybden aftog, forsøgtes det at faa Skibet over Stag, hvilket ikke lykkedes, skønt Motoren var i Gang. Kl. ca. 18 begyndte E. at hugge i Grunden, og da man stadig ikke kunde faa Skibet vendt, lod man begge Ankre gaa. H. var da $\frac{3}{4}$ Sm. SØ. for Sønder Rønners Baake. Skibet fyldtes med Vand, og Kl. 22^{30} forlod Besætningen — 3 Mand — Skibet i Jollen og blev d. $23\frac{1}{4}$ Kl. 2^{30} optaget af Ff. »Ternen« af Grenaa. D. $23\frac{1}{4}$ blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Søren har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldtes den Omstændighed, at Skibet paa Grund af Søen ikke kunde bringes til at gaa over Stag.

97. S/S **Esbern Snare** af Aalborg. 472 Reg. T. Br. Bygget 1872/1883 af Jern. Paa Rejse fra Hamborg til Aalborg med Stykgods og Foderstoffer.

Kollideret d. $29\frac{1}{12}$ 29 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $31\frac{1}{12}$ 29.

Kl. ca. 4^{30} , da E.S. befandt sig paa Holtenu Red, kom en Ankerligger, der kun havde en svagt lysende Ankerlanterne agter, pludselig i Sigte ret forude. Der forsøgtes at dreje klar af Ankerliggeren, der senere viste sig al være S/S »Venus« af Flensborg, hvilket mislykkedes, og E.S.s Stævn tørnede imod V.s For-skib, hvorved E.S. fik Stævnen bøjet ca. 2' og Træbølgebryderen samt Dækket beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

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

Havareret i September 1929 i Nordsøen.

Søforklaring i Helsingør d. ²/₁₀ 29. Søforhør i Esbjerg d. ¹⁰/₁₀ 29.

D. ²³/₉ Kl. ca. 6³⁰, medens E. laa i Parkeston, opdagedes det, at der var ca. 2 m Vand i Kabelrummet. En nærmere Undersøgelse viste, at en Plade i Stb.s Side var revnet i en Længde af ca. ²/₄ m. Endvidere fandtes en større Bule i Skibssiden i Stb.s Kædekasse.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

99. Ff. **Ester** af Allinge, 9 Reg. T. Br.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ¹⁴/₁₁ 29 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Allinge d. ²³/₁₁ 29.

Kl. ca. 13, medens E. var beskæftiget med at bjærge nogle Brædder ca. 6 Sm. NØ. af Allinge, opdagedes det, at Fisker Axel Kofoed Mogensen af Allinge, var faldet over Bord og laa i Vandet ca. 2 Skibslængder agterude. Maskinen kastedes straks Fuld Kraft Bak, og der manøvreredes hen til den overbordfaldne. Da E. var et Par Meter fra den paagældende, forsvandt han og kom ikke mere til Syne.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den overbordfaldne har faaet Overbalance ved Fartøjets Bevægelser i Søen.

100. S/S **Ester Marie** af Esbjerg, 1865 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Bordeaux med Kul.

Grundstødt d. ⁴/₂ 29 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ⁵/₂ 29. Søforhør i Aalborg d. ¹²/₁₁ 29.

Kl. 4 passeredes Kronborg Fyr i 0,5 Sm.s Afstand. Herfra styredes N. indtil Kronborg pejledes i misv. SV.t.S. ¹/₂S.; Kursen ændredes da til NV. ¹/₂N., idet der holdtes i Helsingborg Fyrs klare Vinkel. Kort efter forsvandt Fyrene i en Taagebanke. Kl. 4²⁰ stoppede E.M., hvis Fart var ringe paa Grund af svær Is. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men Skibet blev desuagtet liggende fast. Kl. 4²⁵ blev Nakkehoved og Kullen Fyr synlige, og ved Pejlinger af disse konstateredes, at Skibet havde taget Grunden paa Grollegrund. Paa Grund af Isforholdene var det umuligt at føre et Varp ud, og da det viste sig umuligt at bringe E.M. flot ved egen Hjælp tilkaldtes en Bjærgningsdamper, der tog Skibet af Grunden Kl. 9³⁰.

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

101. S/S **Estonia** af Kjøbenhavn, 6345 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

En Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ²⁷/₈ 29 i Danzig.

Indberetning dat. ³⁰/₈ 29. Søforklaring i Danzig d. ¹/₁₀ 29.

Kl. 11³⁰ under Afholdelse af Baadmanøvre forsøgte 3. Kahytsovvarter Sigfred Frigardo af Danzig trods gentagen Advarsel at entre op ad en Talje fra Baad Nr. 8a. Herunder styrtede den paagældende ned og ramte i Faldet Baaden, hvorved han brækkede 4 Ribben og fik Skade paa Lever og Milt. Den tilskadekommande førtes til Hospitalet i Danzig, hvor han senere afgik ved Døden som Følge af indre Forblødninger.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

102. S/S **Estoria** af Riga.

Grundstødt d. ²⁵/₁₁ 29 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₁₁ 29.

Kl. 10³⁰ grundstødte E. i taaget Vejr paa Læsø NV.-Rev. Efter ca. ¹/₂ Times Forløb kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen antages at være Taage.

103. M/Gl. **Etna** af Rudkøbing, 99 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Skive til Aalborg. Tom.

Kollideret d. ²⁷/₃ 29 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ⁵/₄ 29.

Se Nr. 30.

104. M/Kt. **Falkur** af Trangisvaag, 93 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Kollideret d. ³⁰/₄ 29 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. ²⁵/₁₁ 29.

Kl. 10, medens F. laa stille paa en Fiskeplads paa den Ø.-lige Del af Selvegsbanken, kom M/Kt. »Tita-
nia I« af Thorsvig op langs F.s Stb.s Side og tønnede med Bb.s Laaring imod F.s Stb.s Bov, hvorefter T.I.s Agterende tønnede 2 Gange imod F.s Stb.s Side. F. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Ved et den ¹/₆ 29 i Thorshavn afholdt Søforhør har T.I.s Besætning forklaret, at da T.I. var i Nærheden af F., der havdes lidt i læ, skulde der stagvendes. Motoren, der var i Gang, beordredes Halv Kraft Frem, men paa Grund af et mindre Motorhavari, kunde Skruen ikke slaas til. Inden T.I. gik over Stag, kom den langs F.s Stb.s Side, der tønnede med Bb.s Laaring. T.I., der fik mindre ovenbords Skader, søgte ind til Rekkevig for Reparation.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at T.I.s Motor ikke var manøvreedygtig.

105. S/S **Ferdinant** af Gestemünde.

Grundstødt d. ¹³/₁ 29 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $18/1$ 29.

F. grundstødte under taaget Vejr paa Hatte Rev. D. $14/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

106. S/S **Fernad** af Goole, 1311 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Pillau til Allou med Props.

Grundstødt d. $24/10$ 29 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $26/10$ 29.

Kl. 3 grundstødte F. i diset Vejr ved Søndre Røse. D. $25/10$ Kl. 3 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

107. S/S **Ficaria** af Esbjerg, 1530 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $28/12$ 29 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $30/12$ 29.

En Matros, der skulde hente nogle Stropper i Nr. 1 Underlast, styrtede fra Mellemdækket ned i Underlasten. Den tilskadekommande blev i en Ambulance kørt til Hospitalet.

108. S/S **Fifetown** af London. Paa Rejse fra Blyth til Roumo med Kul.

Grundstødt d. $11/9$ 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/9$ 29.

Kl. 22 grundstødte F. ved Tversted. D. $12/9$ Kl. 11 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Hirtshals Fyr blev forvekslet med Skagens Fyr.

109. S/S **Flynderborg** af Kjøbenhavn, 1417 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Leith til Methil i Ballast.

Kollideret d. $13/2$ 29 i Methil.

Søforklaring i Methil d. $15/2$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $26/2$ 29.

Kl. 17^{05} fik F. Lods paa Methil Red samt Slæbebaad, der fik en Slæbetrosse Agter. Der manøvreredes efter Lodsens Anvisning ind i Ny Dok mod den anviste Plads. Da det blæste en frisk SSØ-lig Kuling, blev Stb.s Anker stukket i Bund for bedre at styre Skibet. Maskinen holdtes gaaende Halv Kraft Frem for at gaa klar af et Hjørne paa Kajen. F. tørnede imidlertid mod Hjørnet med Bb.s Side ud for Nr. 1 Luge, hvorved Forenden drejede til Stb. over mod en ved Spout Nr. 13 liggende Damper »Edda« af Stockholm. Lodsens gav gentagne Gange Slæbebaaden Ordre til at trække Agterenden op til Stb. uden at Ordren dog blev efterkommet. Der blev derfor slaaet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker blev stukket i Bund. Desuagtet løb F. Stævnen ind i E.s Bb.s Side, der ved Kollisionen fik et Stykke af Skibssiden revet op, og hvis Bro som Følge af Kollisionen tørnede mod den nedfiredede Spout, der beskadigedes. E. fyldtes og sank i Løbet af ca. $2\frac{1}{2}$ Time. F. fik kun mindre Skader paa Stævn og Bov som Følge af Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Slæbebaaden ikke efterkom Ordren om at trække Agterskibet til Stb. Herved bemærkes dog, at der ikke for Ministeriet foreligger Søforklaring afgivet af Slæbebaadens Besætning.

b) Paa Rejse fra Hamborg til Boulogne i Ballast.

Kollideret d. $7/12$ 29 i Hamborg Havn.

Søforhør i Aarhus d. $29/1$ 30.

Kl. ca. 16^{30} , da F. under Assistance af Lods og Slæbedamper var i Nærheden af Gasværkslandgangsbroen, bemærkedes forude om Bb. en Damper, der senere viste sig at være engelsk S/S »Nariva«, der assisteret af 4 Slæbedamper var i Færd med at svaje rundt. F.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak. Da Stævnen drejede Stb. over og der syntes Fare for en Kollision med Gasværksbroen stoppedes Maskinen, og Slæbedamperen fik Ordre til at trække Bb. over Under denne Manøvre tørnede F.s Bb.s Side imod N.s Agterende, hvorved F. fik en Bule i Skibssiden samt et Spant og Maskinskoddet bøjet.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

110. S/S **Frieda** af Kjøbenhavn. 2031 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Gent med ca. 3000 Tons Kul.

Sprunget læk d. $4/2$ 29 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $8/3$ 29.

Under Sejladsen gennem Isen i Kielerkanalen tørnede F., der assisteredes af Isbryder, hyppigt haardt mod Isen. Kl. 14^{30} konstateredes Lækage i Nr. 2 Rendesten om Bb., idet Vandet i Rendestenen steg ca. 12" i Timen. D. $6/2$ Kl. 3 ankom Skibet til Brunsbüttel, hvor Lækagen tætnedes. D. $7/2$ Kl. 14^{30} fortsattes Rejsen. D. $8/2$ Kl. 2. konstateredes Lækage i Agterlasten. Da imidlertid Vandstanden i Lasten ved Pumpning let lod sig holde ned paa 5-6", fortsattes Rejsen. D. $9/2$ Kl. 18 ankom F. til Gent.

Anm. Lækagerne maa efter det oplyste antages at være opstaaet som Følge af, at Skibet har lidt Overlast under Sejladsen i Isen.

b) Brand om Bord d. $16/2$ 29 i Rotterdam.

Søforklaring i Frederikshavn d. $8/3$ 29.

Kl. 19 opstod der Ild i Førerens Sovekahyt Og i det tilstødende Radium. Efter en Times Slukningsarbejde lykkedes det at blive Herre over Ilden, der da havde ødelagt alt Panel og Inventar i Kahytten og Gangen; endvidere var Radiostationen beskadiget af Vand.

Anm. Ilden formodes at være opstaaet som Følge af, at der til Optøning af Varmeledningen til Bestiklukafet blev anvendt en Blæselampe, hvorfra en Gnist formentlig har antændt Træskoddet.

c) Paa Rejse fra Rotterdam til Kjøbenhavn med ca. 3100 Tons Kul.

Havareret i Isen i Marts 1929 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{8}{3}$ 29.

D. $\frac{20}{2}$ Kl. 2 afgik F. fra Rotterdam. D. $\frac{27}{2}$ Kl. 12 mødtes Is, der vanskeliggjorde Sejladsen, idet Skibet af og til satte sig fast. D. $\frac{1}{3}$ Kl. 13 rundede F. Skagens Rev og styrede mod Læsø Rende. Da der imidlertid mødtes meget svær Is ved Hirtsholmene, styredes Ø. og N. over langs Iskanten. D. $\frac{2}{3}$ Kl. 0 løb F. ca. 6 Sm. S. for Tistlarne fast i Isen, der begyndte at skrue mod Land. Da der opstod Fare for at drive ind paa Klipperne forsøgte med alle Midler at komme NV. over klar af Isen. I Løbet af Natten lykkedes det at faa Skibet fri og Kl. 19⁴⁵ ankredes i Læ af Læsø. D. $\frac{3}{3}$ Kl. 7²⁰ fortsattes Rejsen N. om Læsø, hvor F. fik Assistance af Isbryderen »Sampo« mod Frederikshavn. Kl. 15 fortsøgte F. at følge efter S., der nu gik Ø. over med en Konvoy, men fik fra Isbryderen Anvisning paa at gaa i Havn, hvorefter F. Kl. 19 gik til Frederikshavn. Skibet var som Følge af det haarde Arbejde i Isen blevet læk i Forpeaken. dog ikke mere, end at der kunde holdes læns ved Pumpning.

d) Paa Rejse fra Stockholm til Rotterdam med Malm.

Grundstødt d. $\frac{8}{6}$ 29 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{6}$ 29. Søforklaring i Danzig d. $\frac{4}{7}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{7}$ 29.

F., der paa Grund af Uaget Vejr laa opankret i Eknø Sund i 30 Fv. Vand, lettede Kl. ca. 1¹⁵. Anker-spillet kunde imidlertid ikke hive Ankeret hjem, hvorfor Skibet med Assistance af Lods blev sejlet ind paa 15 Fv. Vand. Kl. 2⁵⁰ var Ankeret hjemme, og Kursen blev sat ud imod Fyrlinien parallel med Eknø ca. 200 m fra Land. Umiddelbart efter mærkedes nogle Stød i Skibet. Maskinen blev straks stoppet, og der pejledes overalt, men Skibet trak ikke Vand. Kl. 3⁴² opankredes F. S. tor Getholm, og Kl. 4⁴⁵ fandtes 14" Vand i Nr. 1 Tanken. En Dykkerundersøgelse viste, at F. havde faaet en ca. 1 $\frac{1}{2}$ m lang Bule i Bunden om Bb. Under Nr. 1 Luge og lige agten derfor en ca. 10 cm dyb Bule, hvori der var presset en Sten fast. F. gik tilbage til Stockholm for Reparation.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Lodsens ikke havde Kendskab til den omhandlede Grund.

e) Brand om Bord d. $\frac{9}{11}$ 29 i Stettin; 2 Omkomne.

Søforklaring i Stettin d. $\frac{12}{11}$ 29.

Forhør i Oslo d. $\frac{20}{1}$ 30. Søforhør i Korsør d. $\frac{29}{7}$ 30.

Kl. 4⁰⁵, medens F. laa fortøjet mellem Pælene i Frihavnen, opdagede Vagtsmanden, at der kom Røg ud fra Fyrbøderlukafet. Der blev straks slaaet Alarm. Paa Grund af Røg var det umuligt at trænge ind i Lukafet, hvorfor Ilden med Skibets Slinger bekæmpedes gennem Dæksventilerne og Køjerner. I Løbet af en lille Time var Ilden bekæmpet saaledes, at man kunde trænge ind i Lukafet, hvor Fyrbøderne Ernst H. H. Petersen og Hermann Ballakowski blev fundet liggende livløse henholdsvis i Køjen og paa Gulvet. Det forsøgte at kalde de forulykkede til Live ved kunstigt Aandedræt, indtil Brandvæsenet kom til Stede med 2 Pullmotorer, der bragtes i Anvendelse, men uden Resultat. En Læge, der kom til Stede Kl. 6 konstaterede, at begge de forulykkede var afgaaet ved Døden.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter del i Sagen oplyste antage, af Ildebranden skyldes Uforsigtighed ved Cigaretrygning.

111. 3^m Sk. **Fylla** af Marstal, 199 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Trangsund til Shoreham med Træ.

Sprunget læk i November 1929 i Skagerak; grundstødt ved Sveriges Ø.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. $\frac{13}{11}$, $\frac{18}{11}$ og $\frac{20}{11}$ 29. Søforklaring i Lysekil d. $\frac{18}{11}$ 29. Søforhør i Marstal d. $\frac{11}{3}$ 30.

D. $\frac{10}{11}$ befandt F. sig i Skagerak; det blæste en haard Storm af VSV., der Kl. 15³⁰ pludselig løjede af, hvilket havde til Følge, at Skibet kom til at arbejde haardt i Søen. D. $\frac{11}{11}$ viste det sig, at Skibet trak ca. 3" i Timen, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Skagen eller Frederikshavn. Kl. 21⁴⁵ bjærgedes Undertopsejlet og Mesanen, da det var umuligt at krydse S. over. Umiddelbart efter blæste det pludseligt op til haard Storm, og F. blev lagt til Vinden N. over for 2-rebet Stor- og Skonnertsejl. Paa Grund af Søen var det umuligt at arbejde ved Pumpen. Kl. 21 pejledes Skagens Fyr i S., gisset Afstand 10 Sm. D. $\frac{12}{11}$ Kl. 4 stod Vandet over Dørken i Lukafet, og skønt Pumpen holdtes gaaende uafbrudt, steg Vandet stadig saaledes, at der Kl. 9³⁰ var 1" Vand over Dørken i Kahytten. Kl. 12³⁰ sattes Nødsignal, og Kl. 13³⁰ begyndte man at kaste Dækslasten over Bord. Kl. 17 pejledes Hällö Fyr i NØ. i Kimingen og Kursen ændredes imod Måseskär. Vinden ændrede sig imidlertid saaledes, at F. ikke kunde ligge op, og da Skibet styrede daarligt, idet del laa med Skandækket i Vandet, drev det N. over. Kl. 24 pejledes Hällö i N.t.V., gisset Afstand 8 Sm. D. $\frac{13}{11}$ Kl. 1 blev Jollen sat paa Vandet, og Storbaaden gjordes klar. Ca. Kl. 2³⁰ saas Brænding 4 Str. om Stb. i 2 Skibslægdens Afstand, Besætningen gik i Jollen, og umiddelbart efter tørnede F. paa Skæret. Besætningen roede ind til Lysekil, hvortil den ankom Kl. 7. Samme Formiddag blev F. af 4 Fiskere bjærget ind til Gravarne.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

112. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn, 1491 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{12}{6}$ 29 i Kjøbenhavn.

Politirapport dat. $\frac{12}{6}$ 29.

Kl. ca. 18³⁰, medens der lossedes Jern fra G., brækkede den Skruebolt, der paa 3-Spillets Tromle fastholdt Lossewirens faste Part. Som Følge heraf faldt det i Løberen hængende Jern ned i Lasten, hvor det ramte et Koben, der herved blev slynget imod en Arbejder, hvis Ansigt blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den nævnte Skruebolt var rustet over og kun holdt med 3 mm Gods.

113. 3^m M/Sk. **Gefion** af Fredericia, 124 Reg. T. Br. Bygget 1926 at Eg og Fyr.

a) Kollideret d. ¹⁵/₇ 29 i Færingehavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ²⁵/₉ 29.

Kl. 5³⁰ opankredes G. i Færingehavn for Stb.s Anker med 22 Fv. Kæde. Vinden, der var fløv af SV., friskede Kl. ca. 9 pludselig til Storm, hvorved G. gik i Drift og drev imod 3^m M/Sk. »Marta« af Thorshavn. der laa opankret et Par Skibslængder agten for G. M. fik en Del Skade paa Boven.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Trangisvaag til Gravelines med Fisk.

Grundstødt d. ³⁰/₉ 29 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁶/₁₁ 29. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ³/₁₂ 29.

Kl. 5²⁵ passeredes Longsand i 1 Sm.s Afstand. Det blæste en frisk NV.-lig Brise; Vejret var diset, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Kl. 7 tog G. pludselig Grunden os blev staaende. Kl. ca. 8³⁰ kom Skibet, der havde faaet en mindre Lækage, flot ved egen Hjælp, G. søgte ind til Dover for Reparation.

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

114. S/S **Georgia** af Kjøbenhavn, 3213 Reg. T. Br. Bygget 1920 at Staal. Paa Rejse fra Methil til Portland med Papirmasse.

Havareret i November 1929 i Atlanterhavet; 4 Tilskadekommande; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Baltimore d. ⁴/₁₂ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁸/₁ 30.

I Dagene fra den ⁷/₁₁—¹³/₁₁ blæste det en haard NV.-lig Kuling, der til Tider havde orkanagtig Styrke, og Skibet arbejdede haardt i den svære Sø, der foraarsagede en Del ovenbords Havarier. D. ¹³/₁₁ Kl. 10 opdagedes det, at et Køje var slaaet ind i Kabelrummet, der var fyldt med Vand. Endvidere viste det sig, at Fordækket fra Ankerspillet og agter over til Nr. 1 Lugekarm var trykket af Søen, samt at den forreste Karm paa Nr. 1 Lugen var trykket agter over, og Lugevinklen ved Dækket var revnet i en Længde af ca. 3 Fod. D. ¹⁶/₁₁ Kl. 10 under en orkanagtig Storm fra SSØ. blev Bb.s Salondør slaaet ind af Søen. D. ¹⁷/₁₁ blæste en Orkan af V. Kl. ca. 5³⁰ slog Søen Klamperne under Redningsbaaden bort samt Nr. 2 Bom løs. Baade og Bom surredes, og der hængtes Olieposer ud over Boven. Kl. 11 blev Lønningen om Bb. paa underste Bro slaaet af af Søen, og Kl. ca. 12 blev en Matros slaaet af en Sø, hvorved han forvred sin ene Fod. Kl. 14⁰⁵ slog en Sø over Baaddækket, hvorved Stb.s Redningsbaad blev revet løs og en Dæksventil blev revet op af Dækket. D. ¹⁸/₁₁ Kl. ca. 3 opdagedes det, at den øverste Presenning paa Nr. 1 Lugen var revet i Stykker af Søen. 2. Styrmand og 2 Matros søgte at udbedre Skaden. Under dette Arbejde tog Skibet Kl. ca. 3³⁰ en svær Sø over, og de paagældende blev af denne slaaet langs Dækket. Den ene Matros fik herved nogle Læsioner paa Benene, medens den anden Matros blev fundet bevistløs paa Dækket; 2. Styrmand blev fundet hængende paa Gelænderet med det halve Legeme udenbords. En Undersøgelse viste, at den paagældende Matros havde brækket den højre Overarm, og at 2. Styrmand havde brækket begge Ben, det venstre med et aabent Brud, samt faaet højre Arm stærkt beskadiget. De paagældende blev forbundet og bragt til Køjs. Der indhentes pr. Radio Anvisning paa de Syges Behandling, og Kursen ændredes imod St. Johns. N. F., hvor de tilskadekommande blev bragt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Havarierne og Ulykken var haardt Vejr.

115. Dæksbaad **Georgine** af Aarhus, 36 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg.

Sprunget læk og sunket d. ⁷/₆ 29 paa Aarhusbugten.

Forlisansmeldelse dat. Aarhus d. ⁵/₁₁ 29.

G., der benyttedes som Ponton for Rambukke, laa uden Mandskab forankret udfor Havnebygningen til Aarhus nye Lystbaadehavn, da Vinden om Natten mellem d. ⁶/₆ og ⁷/₆, friskede til haard Kuling fra SØ. G. Sprang læk og sank.

116. Ff. **Gerda** af Fjellerup Strand, 7 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Fyr.

Strandet d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Strandingsindberetning dat. ⁴/₂ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev G., der laa til Ankers ved Fjellerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar al det ovenfor anførte.

117. M/Yacht **Gertrude** af Middelfart, 55 Reg. T. Br. Bygget 1864 af Teak og Eg.

Grundstødt d. ²²/₉ 29 i Cuxhaven.

Søforklaring i Cuxhaven d. ³⁰/₉ 29.

Ca. Kl. 1, medens G. under en orkanagtig NV.-lig Storm laa opankret i den Ø.-lige Del af Amerika-halen, brækkede Ankerkæden, og G. paa Grund. Skibet, der fyldtes med Vand, kom Kl. 14 flot ved fremmed Hjælp.

118. B/B **Gorm** af Kjøbenhavn.

Kollideret d. ¹¹/₇ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶/₈ 29.

Kl. 19³⁰ da G., der kom fra Jernhavnen og skulde til Skudehavnen, var i Færd med at gaa ind i det vestlige Løb under Broen over Løbet mellem de to Havne, kom M/B »Siam« af Kjøbenhavn i Sigte, sejlene ind i samme Løb. G.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Roret blev lagt Bb., men ca. 1 Minut senere tømmede G.s Stævn imod S.s Bb.s Side, hvorved sidstnævnte Skibs Fenderliste og Lønning blev noget beskadiget.

Ifølge den fra S.s Side afgivne Forklaring gik S. fra Skudehavnen gennem det vestlige Løb ind til Jernhavnen. Da S. Var under Broen, kom G. i Sigte. S. drejedes Stb. over, og da en Kollision syntes uund-

gaaelig, lod man S.s Maskine, der gik Langsomt, arbejde Fuld Kraft, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at S. benyttede det vestlige Løb i Stedet for det østlige.

119. Ff. Gudrun af Grenaa, 17 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning d. $\frac{8}{10}$ og $\frac{10}{10}$ 29. Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 29.

D. $\frac{6}{10}$ laa G. under en frisk SØ.-lig Kuling opankret paa en Fiskeplads ca. 63 Sm. SV.t.V. af Graadyb. Kl. 23 mistedes Ankergrejerne, og Storbommen knækkede. G. drev nu for Vejret indtil d. $\frac{7}{10}$ Kl. 10, da Kursen blev sat mod Esbjerg. Ca. Kl. 18 passeredes Horns Rev F.S., og Kursen blev sat mod Vyl F.S. Efter at dette Fyrskib var passeret styredes imod Graadyb, hvortil G. ankom d. $\frac{8}{10}$ ca. Kl. 11³⁰. Da 2-Kosten var passeret, lystrede Fartøjet ikke mere Roret. Der bakkedes med Maskinen, men G. blev af Strømmen ført ind paa Bjelken, hvor Fartøjet grundstødte ca. Kl. 12³⁰. Besætningen blev bjærget af Redningsbaaden fra Redningsdamperen »Vesterhavet«. D. $\frac{9}{10}$ blev G. bragt flot af en Bjærningsdamper og indslæbt til Esbjerg, og det viste sig, at G. havde mistet Roret.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at G. mistede Roret samt at Ankergrejerne var gaaet tabt.

120. S/S Gudrun af Kjøbenhavn, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra London til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. $\frac{24}{10}$ 29 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{11}$ 29.

Kl. 14⁴⁵, da G. under Assistance af Lods sejlede gennem Greenland Dock, kom Lægter »Two Brothers«, der blev bugseret, i Drift og kolliderede med G.s Bb.s Side. G., hvis Maskine var stoppet, blev af den friske SV.-lige Kuling ført over mod Lægter »Sentinel«.

121. S/S Gunhild af Kjøbenhavn, 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Windau til Newcastle med Træ.

Kollideret d. $\frac{1}{9}$ 29 paa Tynefloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{4}{9}$ 29.

Kl. 5, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Highburys, blev Skibet af Vinden, der var V.-lig, ført imod Muddermaskinen »The Foremost« af London. Stb.s Anker kastedes, men G. tørnede desuagtet imod T.F.s Stb.s Side, hvorved Lønningen bøjedes.

122. S/S H. Pontoppidan af Kjøbenhavn, 2235 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra Tarma til Transsund.

Mistet Ankeret d. $\frac{31}{10}$ 29 i Tarma.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{12}$ 29.

Kl. 10²⁰ afgik H.P. assisteret af Lods fra Tarma. For at faa Skibet ud i Farvandet, blev der hevet ind paa Stb.s Anker. Da Ankerkæden omtrent var op og ned, blev der gaaet frem med Maskinen samtidig med, at Ankeret blev hevet hjem. Da Ankeret var med Læggen i Klydset, brækkede et Led ca. 4 Led fra Røringen, og Ankeret mistedes.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriel maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ankerkæden, grundet paa Skibets Fart frem over, har været udsat for svære Kraftpaavirkninger.

b) Paa Rejse fra Transsund til London med Træ.

Kollideret og grundstødt d. $\frac{19}{11}$ 29 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{11}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{12}$ 29.

Kl. ca. 2¹⁵, da H. P., der assisteredes af Lods, havde rundet Burrells Wharf, skulde Skibet svinges Stb. over. Strømmen var medgaaende, og det blæste en haard SSV.-lig Kuling ind paa Bb.s Side. Stb.s Anker kastedes, og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Agterskibet slog imidlertid Stb. ud, hvorfor Maskinen beordredes Frem og Roret lagdes haardt Bb. Da Forskibet drejede Stb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men Agterskibet slog atter Stb. ud. Under de forskellige Manøvre blev Ankeret hevet op, og Skibet blev af Vinden ført over i Farvandets Stb.s Side, hvor det tørnede imod 3 Lægtere, der var fortøjet udenpaa hverandre. Den midterste Lægter blev ved Kollisionen læk og sank. Umiddelbart efter tog H. P. Grunden med Stb.s Side og blev staaende. Kl. ca. 3⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Kollisionen og Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

123. Ff. Haabet af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret i Juni 1929 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{26}{6}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{28}{9}$ 29.

D. $\frac{13}{6}$ Kl. 19, da H. var 17 Sm. SØ. al Aberdeen, blev Storsejlet slaaet over Bord af Søen. Rejsen fortsattes for Motoren alene. D. $\frac{20}{6}$, da H. var 75 Sm. ØSØ. af Aberdeen, smeltede Metallet i Krumtaplejet. Motoren blev repareret, og Rejsen fortsattes til d. $\frac{21}{6}$, da Lejet atter smeltede. Det var nu ikke muligt at faa Motoren repareret, og d. $\frac{23}{6}$ Kl. 19 blev H. taget paa Slæb af Trawler »Strathblame« og indslæbt til Dundee.

124. M/Tj. Haabet af Marstal, 79 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Jern. Paa Rejse fra Nysted til Bogense med 130 Tons Gødningskalk.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{14}{10}$ 29 i Lille-Bælt.

Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $^{25}/_{10}$ 29.

Kl. 8, da H. befandt sig mellem. Ærø og Als, sprang Skibet læk og sank. Besætningen gik i Jollen og roede ind til Skjoldnæs.

125. Damptrawler **Hai** af Altona, 264 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Strandet d. $^{16}/_{2}$ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning og Strandingsforretning dat. $^{20}/_{2}$ 29.

Kl. 5 grundstødte H. i Snetykning ved Klitmøller. Det blæste stiv Kuling af ØNØ. Besætningen — i alt 12 Mand — bjergedes i Land ved Hjælp af Redningsraketaffaratet. D. $^{20}/_{2}$ Kl. 12³⁰ blev H. bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

126. S/S **Halfdan** af Kjøbenhavn, 1448 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Bordeaux med Stykgods.

Havareret d. $^{26}/_{10}$ 29 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Konsulatet i Brest dat. $^{31}/_{10}$ 29. Søforhør i Svendborg d. $^{30}/_{12}$ 29.

Kl. 11, da Stiff Pt. pejledes i misv. SØ. og La Jament i misv. S.t.Ø., opdagedes det, at Rorstævnene var brækket. Kursen ændredes straks for Brest, hvortil H. ankom Kl. 16⁰⁰. Ved Eftersyn viste det sig, at Hælen ogsaa var brækket.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet er sket som Følge af, at Skibet har tørnet mod en undersøisk Genstand.

127. Ff. **Hamlet** af Bønnerup Strand, 10 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Fyr.

Strandet d. $^{15-16}/_{1}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{29}/_{1}$ 29. Strandingsforretning d. $^{29}/_{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $^{7}/_{2}$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev H., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

128. Sk. **Hammershus** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Brosten.

Grundstødt d. $^{3}/_{8}$ 29 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $^{4}/_{8}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $^{8}/_{8}$ 29.

Kl. ca. 22³⁰ stod H. ind i Omø Sund. Der styredes efter Agersø Fyr, indtil Skibet kom ind i Helleholm Fyrs klare Vinkel, hvorefter der styredes V. over. Da Vinden, der var SSV.-lig, løjede, holdtes ind i Fyrets grønne Vinkel. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Omø NV.-Flak og blev staaende. D. $^{4}/_{8}$ Kl. 8 kom Skibet Flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 5 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 Aarsagen til Grundstødningen var, at det til Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour, samt at Skibet holdtes i Fyrets grønne Vinkel.

129. S/S **Hammershus** af Kjøbenhavn, 3939 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Limhamn i Ballast.

Tørnet Kajen d. $^{13}/_{12}$ 29 i Limhamn.

Søforklaring i Malmø d. $^{17}/_{12}$ 29. Svensk Indberetning dat. $^{19}/_{12}$ 29.

Kl. 17⁰⁰ da H., der assisteredes af Lods og 3 Slæbebaade, kom ind i Limhamn Havn, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod begge Ankre gaa. Inden Farten var taget af Skibet, tørnede dette den N.-lige Side af Kalkstenskajen, der blev beskadiget. H. tog ingen Skade ved Paasejlingen.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at der paa Grund af Vejrforholdene maatte holdes temmelig stærk Fart gennem Renden til Havnen.

130. S/S **Hammershus** af Nexø, 246 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nexø med Stykgods og Passagerer.

Grundstødt d. $^{20}/_{3}$ 29 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $^{21}/_{3}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{25}/_{3}$ 29.

Kl. 9⁵⁵ passeredes Kosten paa Blenheim. Her mødtes svær Fastis og Skrueis, der var i stærk Drift V. over, og da H. ikke kunde forcere Isen, blev det Kl. 11⁵⁵ besluttet at gaa tilbage til Kjøbenhavn. Det var tæt Taage, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 14⁰⁵ hørtes Taagesirenen paa Nordre Røse og Lyden pejledes i N. Der styredes NNØ. for langsom Fart. Kort efter skimtedes Dragør-Fortet, og da det skønnedes, at H. var V. for den gissede Plads, ændredes Kursen Ø. over, og Maskinen stoppedes. Umiddelbart efter — Kl. 14²⁰ — tog H. Grunden paa Dragør-Rev og blev staaende. D. $^{21}/_{3}$ Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved Hjælp af en 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 Taage i Forbindelse med Strømsætning.

131. Gl. **Hans** af Bogø, 31 Reg. T. Br. Bygget 1987 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Horsens. med 60 Tons Briketter.

Sprunget læk og sunket d. $^{31}/_{3}$ 29 i Flensborg-Fjord.

Søforklaring i Sønderborg d. $^{16}/_{4}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Stubbekøbing d. $^{9}/_{9}$ 29.

Kl. 7 afgik H. fra Flensborg, bugseret af en Motorskonnert. I Løbet af Formiddagen gik Vinden, der havde været SV.-lig, om til VNV. og friskede til Storm, og da Skibene var ca. 2 Sm. N. for Vageren paa Heltsbanke, kastedes Slæberen los, og H. styredes for 2-rebet Storsejl og Stagfok ind under Land for at søge Læ. Da H. var ca 1 Sm. N. for Vageren paa Heltsbanke, lagde Fartøjet sig pludselig helt paa Siden,

hvorfor Bb.s Anker kastedes. Det viste sig, at Vandet stod ca. 1 Fod op under Dørken agter, og da Vandet trods stadig Pumpning stadig steg, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen: kort efter — Kl. ca. 13³⁰ — sank H. Jollen landede senere ud for Østerby paa Kegsnæs.

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

132. M/Sk. **Hans** af Hamborg. Paa Rejse fra Holtenu til Gilleleje med Kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{1}{8}$ 29 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{8}$ 29.

Kl. 7³⁰ grundstødte H. under Regntykning paa Sjællands Rev. Skibet kom samme Dag flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

133. 3^m Sk. **Hans** af Marstal, 188 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Bonahaven med 300 Tons Byg.

Kollideret d. $\frac{23}{12}$ 29 i Yarmouth Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{24}{12}$ 29.

Kl. 14³⁰ da H., der havde søgt Læ for Vejret i Yarmouth, under Assistance af Lods svingede rundt i Havnen, tørnede Hækjollen imod en Lægter. Jollen med Davider blev beskadiget, og Ankeret med 30 Fv. Kæde mistedes.

134. S/S **Hans Broge** af Kjøbenhavn, 2095 Rug. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Mobile Ala til de vestindiske Øer med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{30}{4}$ 29 ved Cubas NV.-Kyst.

Søforklaring i Mobile, Ala, d. $\frac{24}{6}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{2}$ 30.

D. $\frac{29}{4}$ Kl. 12 befandt H. B. sig paa 24°20' N. Brd. 86°23' V. Lgd. Herfra styredes retv. S. 26° Ø., Log 49. D. $\frac{30}{4}$ Kl. 4⁴⁵ da Loggen viste 201, grundstødte H. B. paa Colorados Reef. Ved Grundstødningen opstod der Lækage i Forlasten, i hvilken Vandet steg stærkt skønt der lænsedes derfra. Der tilkaldtes Assistance, og d. $\frac{1}{5}$ Kl. 6⁴⁰ ankom en Bjærgningsdamper. Der riggedes 2 Pumper til til at lænse fra Forlasten, og d. $\frac{3}{5}$ Kl. 15¹⁵, efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord og efter at 12 Naglehuller var proppet til ved Hjælp af Dykker, kom H. B. flot.

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

135. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1148 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

3 Mand tilskadekommet og 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{22}{10}$ 29 i Sevilla Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Cadix dat. d. $\frac{7}{11}$ 29.

Kl. 9²⁰ paabegyndtes Desinfektionen for Rotter ved Hydro cyanic acid i Storesrummet og Agterlasten. Kl. 10 paabegyndtes Desinfektionen af Forlasten. Herunder opdagedes det, at en Fyrbøder og 3. Maskinmester var besvimele i Tunnelen. Føreren og 2. Maskinmester, der forsøgte at bjærge de paagældende, besvimele, da Fyrbøderen omtrent var bragt ud. Det lykkedes imidlertid den øvrige Besætning at faa de paagældende bragt ud, hvorefter Maskinmestrene og Fyrbøderen kørtes til Hospitalet. medens Føreren blev bragt til Køjs. Ved Ankomsten til Hospitalet var Fyrbøderen — Heinrich Ernst Jansen — afgaaet ved Døden som Følge af Forgiftningen.

136. Sk. **Hedda** af Weddö, 137 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{8}{11}$ 29 i Tuborg Havn.

Indberetning fra Skibstilsynet dat. $\frac{8}{11}$ 29. Forhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{11}$ og $\frac{19}{11}$ 29.

Kl. 7⁵⁰, da man i H., der lossede Træ, var i Færd med at svinge en Bjælke paa ca. 500 kg., der hang i Losseløberne, ind over Kajen, brækkede en Wirestrop, som var lagt rundt Masten over Salingen, og hvori Bommens Hanger var hugget; herved faldt Bommen ned og ramte Havnearbejder Thildur Axel John Larsen af Kjøbenhavn i Hovedet. Den paagældende blev i Ambulance kørt til Hospitalet, men var ved Ankomsten hertil afgaaet ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. 1. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at Aarsagen til Ulykken var, at den nævnte Wirestrop, der blev sat op i August 1929, og hvori Pikfaldet huggedes, naar Skibet var i Søen, var slidt.

Anm. 2. Ved en under $\frac{10}{6}$ 28 af Kjøbenhavns Amts nordre Birks Ret afsagt Dom blev Skibets Fører og Styrmand hver idømt en Bøde i Medfør af Straffelovens § 198 for uagtsomt Manddrab.

137. Gl. **Heinrich** af Hamburg, ca. 100 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Gøteborg med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{27}{8}$ 29 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{8}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{6}{9}$ 29.

D. $\frac{26}{8}$ Kl. 20 passeredes Fornæs tæt under Land, Log 00. Vinden var frisk af VNV., og Kursen blev sat 2 Sm. Ø. for Silderøn Lysbøje. Kl. 22³⁰ passeredes Tangen Ø. Lysbøje om Bb., Log 13. D. $\frac{27}{8}$ Kl. 2³⁰ havdes Østre Flak F.S. tværs i ca. 6 Sm.s Afstand, Log 31. Da Silderøn Lystønde ikke var i Sigte Kl. 3⁴⁵, gik Føreren ned for at se i Kortet, Umiddelbart efter varskoede Udkiggen, at en Tønde var i Sigte om Stb. Føreren kom straks paa Dækket, og Skruen blev koblet fra. Da den paagældende Tønde ikke lyste, ændredes Kursen imod den, men i det samme tog H. Grunden og blev staaende. Da det blev lyst pejledes Silderøn Lysbøje i SSV. $\frac{1}{4}$ V. og den hvide 2-Kost i SV.t.V. Kl. 10 var H. fyldt med Vand, hvorfor Besætningen gik i Baaden og roede over til en Fiskekutter, der indbragte den til Frederikshavn. D. $\frac{31}{8}$ Kl. 20 blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper, 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 Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Silderøn Lysbøje var slukket.

138. S/S **Helene** af Esbjerg, 1199 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gefle til Barcelona med 652 Std.s Træ.

Havareret og forlist i December 1929 i Biscaya-Bugten; 2 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Brest dat. ¹¹/₁₂ 29 og fra Konsulatet i Nantes dat. ¹⁶/₁₂ 29. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²¹/₁₂ 29. Forlisansmeldelse dat. Kjøbenhavn d. ³⁰/₁₂ 29.

D. ⁵/₁₂ Kl. ca. 3. da H. under en haard Storm var ca. 125 Sm. SV. af Isle d'Oussant, opdagedes Vand i Bunkerne. 1. Styrmand J. Frandsen og en Letmatros foretog derfor en Undersøgelse af Ventilene til Bunkerne. Medens de var beskæftiget hermed, tog Skibet en svær Braadsø over, der fuldstændig begravede de paagældende. Da Letmatrosen, der havde faaet den højre Haand kvæstet, atter kom oven Vand, hørte han Raab fra Styrmanden, der var skyllet over Bord. Endvidere knuste Søen alt det opstaaende paa Broen om Bb., slyngede Bb.s Redningsbaad imod Maskinskyldet, Rorgængerne imod Stb.s Jolle og Føreren, der var paa Broen, imod Bb.s Redningsbaad, hvorved han mistede Bevidstheden. Da Føreren efter ca. 15 Minutters Forløb kom til sig selv, blev Skibet, der havde faaet ca. 40° Bb.s Slagside, drejet Stb. over. H. drejede imidlertid kun ca. 4 Str., hvorefter Skibet blev liggende tværs i Søen, der stadig brød over fra Bb.s Side. Kort efter meddeltes fra Maskinen, at Vandet stod over alle Søventilene og havde slukket det Bb.s Fyr i Bb.s Kedel. Dækslet til Tørtanken blev taget op, og alle Mand blev kaldt paa Dækket for at kaste alle Surringerne til Dækslasten los. Kl. 4 kom Maskinpersonalet paa Dækket og meddelte, at det sidste Fyr under Kedlerne var slukket, og at Ophold i Maskinen var umuligt. Alle Dækslastsurringerne var nu kastet los, og da de Bb.s Støtter til Dækslasten samt Bb.s Rig brækkede, gik en stor Del af Dækslasten i Bb.s Side over Bord, hvorefter H. rettede sig en Del. En Undersøgelse af Maskinrummet viste, at Vandet i dette stod i en Højde af 1—2 Fod under Cylinderne. En Dampers Lanterner kom nu i Sigte om Bb., hvorfor der blev afbrændt Blaalyt og afgivet Nødsignaler ved Hjælp af Morselampen. Damperen, der viste sig at være engelsk M/S »Asturia«, forblev ved H. til Daggry, hvorefter den, der ikke kunde tage H. paa Slæb, fortsatte Rejsen efter ved Radio at have tilkaldt Assistance. Vinden var aftaget en Del, og da H. havde 10°—15° Slagside, blev det besluttet at kaste Dækslast over Bord. Der pejledes ca. 2 Fod Vand i Forlasten, og Vandet i Maskinrummet syntes at stige. Kl. 10 kom S/S »Sabor« af London i Nærheden af H. S. anmodedes om at bugsere H., og efter flere forgæves Forsøg opnaaedes Forbindelse med en Wire mellem Skibene. Kort efter brækkede Wiren, og der gjordes klar til at sætte en Del af Besætningen om Bord i S. Da der fra dette Skib imidlertid meddeltes, at en Bjærgningsdamper var undervejs til H. og at S. vilde blive ved H. indtil Bjærgningsdamperen ankom, blev det besluttet at forblive om Bord. D. ⁶/₁₂ Kl. ca. 5 ankom S/S »Iroise« af Brest, og ved Daggry opnaaedes Forbindelse imellem I. og H. Efter at H.s Bb.s Ankerkæde var sjækket i I.s Slæber, paabegyndtes Bugseringen af H., idet der blev stukket 30 Fv. Kæde ud. Der kastedes Dækslast over Bord hele Dagen. I Løbet af Aftenen friskede Vinden til Orkan fra SV., og H. styrede meget daarligt. Kl. ca. 24 pejledes Arman Rock i Kimingen i Ø.-lig Retning. D. ⁷/₁₂ Kl. 2³⁵ brækkede Slæberen, og da Vinden trak imod NV. drev H. i Retning af Arman Rock. I H. afbrændte stadig Nødblus for at holde I. underrettet om H.s Position. Svære Braadsøer slog stadig over H., hvorved Baadene og alt det opstaaende blev knust, Besætningen blev forsynet med Redningsbælter og maatte opholde sig i Salonen. I Løbet af Natten kom I. ud af Sigte, hvorfor der tændtes store Blus ved Hjælp af Petroleum. Ved Daggry fandt I. atter H. og fra det førstnævnte Skib blev afskudt en Raket, hvis Line lagde sig over H. Linen (en Wire) brækkede imidlertid kort efter og kom i I.s Skrue, saaledes at dette Skib var ude af Stand til at manøvrere i et Par Timer. Da H. nu kun var ca. 1 Sm. fra Klipperne, sprang 2. Styrmand og 4 Mand over Bord. Det lykkedes I. af redde de 4 Mand, medens 2. Styrmand — P. A. Toft — druknede. Den knuste Bb.s Baad blev nu sat paa Vandet, og Resten af H.s Besætning gik i den, hvorefter de blev optaget af I. Umiddelbart efter tørnede H. imod Klipperne ved Raz de Seine. I., der imidlertid var kommet ind paa meget grundet Vand, satte derefter Kursen imod Brest, hvortil Skibet ankom Kl. ca. 22

Anm. 1. Aarsagen til Havarierne og Forliset skyldes haardt Vejr.

Anm. 2. I Anledning af I.s Redning af H.s Besætning er I.s Fører blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog. Der er derhos saavel overfor Føreren som overfor I.s Styrmand og øvrige Besætning givet Udtryk for den danske Regerings Paaskønnelse af det udførte Redningsarbejde ved H.s Forlis, og som Erindring om denne Begivenhed er der tildelt I.s Styrmand en Kikkert med Inskription og hver Mand af Skibets øvrige Besætning et Sølv-Cigaretetui, ligeledes med Inskription.

139. S/S **Helga** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra London til Antwerpen.

Paasejlet d. ²⁸/₃ 29 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁶/₄ 29.

Kl. 3¹⁵ opankredes H. paa Grund af Taage for Stb.s Anker i 7 Fv. Vand. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 3²⁷ hørtes Taagesignal forude fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Schierkerk« af s' Gravenhage. Kort efter kom S.s Toplanterne i Sigte. Da S. vilde gaa foran om H., tørnede dets Agterskib imod H.s Bb.s Anker og Bov og derefter 2 Gange imod Forskibet, hvorved Lønning, Skanseklædning og Støtterne blev trykket ind. Endvidere fik H. nogle Buler i Skibssiden, en Aabning i Pladesamlingen i Boven, det forreste Spant i Forlasten om Bb samt 9 Dæksbjælkekænbøjede.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

140. Ff. **Helga** af Hønø, 34 Rag. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt og forlist d. ¹⁶/₆ 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₆ 29.

Kl. 1 grundstødte H. i taaget Vejr ved Agger. Skibet blev Vrag.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

141. 4^m Sk. **Helga** af Marstal, 357 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sundsvall til Irigny med Træ.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ³⁰/₁₁ 29. i Nordsøen.

Søforhør i Aabenraa d. ²/₅ 29.

Kl. 13³⁰, da H. under en frisk SSØ.-lig Kuling var ca. 26 Sm. SV. af Hanstholm, gik Forestagsejl i Stykker. Sejlet blev bjerget og Skibet holdtes af for Vinden, medens Letmatroserne Aage Folmer og Trondesen gik ud for at gøre det fast. Medens de var beskæftiget hermed, satte H. Næsen under Vand, hvorved Aage Folmer skylledes over Bord. Skibet blev straks lagt til Vinden og Frivagten kaldtes paa Dækket. Den overbordfaldne blev set ca. 10 m til Luvart, og en Redningskrans kastedes ud til ham, men skønt den faldt tæt ved ham, gjorde han intet Forsøg paa at naa den. Umiddelbart efter forsvandt Forulykkede, og skønt Skibet holdtes gaaende paa Stedet i en god Time, kom han ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

142. S/S **Helga L. M. Russ** af Hamburg, 1709 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Åbo, Finland, med Stykgods.

Grundstødt d. ²⁴/₃ 29 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₃ 29.

Kl. 8 grundstødte H.L.M.R. i taaget Vejr ved Søborghoved. D. ²⁵/₃ om Aftenen kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

143. S/S **Helgenæs** af Aarhus, 183 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Paasejlet d. ²⁴/₃ 29 i Aarhus Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. ²⁶/₁₁ 29.

Ifølge Søforklaring afgivet i Hamburg afgivet af tysk S/S »Gustav«s Besætning tørnede G. under Afsejlingen fra Aarhus imod H., der laa fortojset ved Kajen. H. blev beskadiget.

Anm. Hamburg Seeamt har afsagt følgende Kendelse: Det den ²⁴/₃ 1929 i Aarhus Havn stedfundne Sammenstød mellem den tyske Damper G. og den ved Kajen fortojede danske Damper H., ved hvilket den danske Damper blev beskadiget, er hidført ved, at den fra Broen givne Kommando til Maskinen er blevet misforstaaet. Misforstaaelsen maa føres tilbage til for det første det Forhold, at Maskintelegrafens Opstilling er saa ugunstig, at den er vanskelig at overse fra Manøvrepladsen, og for det andet, at Maskintelegrafens Konstruktion er forældet. Skibsledelsen burde have traadt mere energisk ind for at faa disse Mangler afhjulpet. Det vilde ogsaa være ønskeligt, om Opstillingen af saadanne forældede Anlæg blev skarpere kontrolleret.

144. S/S **Henry Tegner** af Kjøbenhavn, 1457 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Oporto.

Grundstødt d. ¹/₄ 29 ved Portugals V.-Kyst,

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁷/₅ 29.

Kl. 6¹⁵, da H.T., der havde Lods om Bord, var paa Oporto Barre, blev Roret lagt haardt Bb. Da Skibet ikke lystrede Roret, blev Maskinen, der gik med reduceret Fart, beordret Fuld Kraft Frem. Da Skibet stadig ikke lystrede Roret, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med at man lod Stb.s Anker falde. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Forskibet og blev staaende. En Undersøgelse viste, at Rorkæden var sprunget. Rorkæden blev repareret, og det forsøgtes ved Hjælp af Maskinen samt Varp og Trosser i Land at faa Skibet af Grunden. Kl. 7³⁰ gled H.T. agter over, men blev af Strømmen ført tværs ind paa Grunden, saaledes at Skruen ikke kunde benyttes. Der tilkaldtes nu Assistance, og kort efter kom Skibet flot ved Hjælp af en Slæbedamper. Ved Grundstødningen fik H.T. nogen Bundskade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af de ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Valencia til Manchester med Stykgods.

Kollideret med Kajen d. ²¹/₁₁ 29 i Manchester Ship Canal.

Indberetning til Board of Trade dat. ²²/₁₁ 29.

Kl. 21, da H.T. under Assistance af Lods skulde gaa ind i Irlam Locks tørnede Skibet Kajen med Stb.s Bov. En Plade i Boven blev let beskadiget.

145. Tysk M/Gl. **Hertha**, 88 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Nørresundby med 120 Tons Majs.

Strandet og forlist d. ²²/₉ 29 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₉ 29.

Kl. ca. 2 var H. 2 Sm. S. for Hjelm. Vinden, der var SSV., sprang om til NV. og friskede til Storm. Som Følge af Skibets Bevægelser i Søen, forskubbete Lasten sig, hvorved H. fik Slagside. Da det var umuligt at holde Skibet op mod Vind og Sø, lænsedes for Motor og Stagfok mod Kalundborg. Ved Refsnæs gik Motoren i Staa, og da H., hvis Mesanbom var knækket, ikke kunde styres, gik Skibet over Revet indenfor Refsnæs Lysbøje. Kl. 11 opankredes Skibet for begge Ankre paa Kalundborg Fjord udfør Blindesholm. Skibet huggede ofte i Grunden. Kl. ca. 15 stod Skibet fast, og Besætningen — 3 Mand — blev bjerget af en Lods fra Kalundborg. I Løbet af Natten mellem d. ²²/₉ og ²³/₉ drev H. ud paa dybere Vand og sank

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

146. 3^m Sk. **Hertha** af Marstal. 200 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Paluden til Methil i Ballast.

Kollideret d. ⁵/₁₂ 29 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{12}$ 29.

Kl. 17, da H. under en SSØ.-lig Storm med Assistance af Lods og Slæbedamper skulde fortøjes i Methil Dock, tørnede Skibet imod Sk. »San« af Marstal, der laa fortøjet ved Kajen. H. fik Stævnen let beskadiget og S. fik Stb.s Side beskadiget.

147. S/S **Hertha Mærsk** af Svendborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Hull.

Tørnet Kajen d. $\frac{25}{2}$ 29 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{26}{2}$ 29.

Kl. 7³⁰, medens H. M. under Assistance af Lods og Bugserbaad, var i Færd med at gaa ind i Victoria Dock, faldt Boven af for Strøm og Vind og tørnede imod Kajen. Skibet led ingen nævneværdig Skade.

b) Paa Rejse fra Esbjerg til Ghent i Ballast.

Paasejlet d. $\frac{11}{3}$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{14}{3}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{29}{8}$ 29.

D. $\frac{10}{3}$ Kl. 22³⁰ opankredes H.M. paa Grund af Taage i 12 Fv. Vand omtrent tværs af Schiveningen. Reglementeret Taagesignal blev afgivet. D. $\frac{11}{3}$ Kl. ca. 14¹⁵ hørtes Taagesignal fra en sig nærmende Damper, der senere viste sig at være norsk M/S »Knut Nelson«. Da K.N. stadig syntes at nærme sig H.M. og en Kollision kunde befrygtes, blev der fra sidstnævnte Skib givet to lange Toner med Dampfløjten. Ca. 1 Minut senere kom K.N. i Sigte, og umiddelbart efter ramte dette Skibs Stævn H.M.s Bb.s Side ved Agerkant af Bakken, hvorved Stævnen skar sig ca. 3 Fod ind i Bakken, og der fremkom en Revne i Skibssiden fra Bakkens Overkant til under Hoveddækket. Endvidere sprængtes Bb.s Ankerkæde. Efter Kollisionen faldt K.N. langs H.M.s Bb.s Side og trykkede Brodækkets Lønning ind samt bøjede 5 Støtter.

Anm. Søforklaring fra K.N. foreligger ikke.

148. S/S **Hindsholm** af Aalborg, 1512 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{9}{12}$ 29 i Frederikshavn.

Legalt Ligsyn i Frederikshavn d. $\frac{9}{12}$ 29.

Kl. 7³⁰, medens H. var under Reparation i Nr. 3 Tørdok, fandtes Skibets 2. Styrmand Aage Mortensen af Trangisvaag liggende død paa Dokporten. Afdøde var sidst blevet set om Bord Kl. ca. 2.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at Afdøde er styrtet ud over H.s Agterende, hvor Gelænderet var taget bort paa Grund af Skibets Reparation.

149. Stenfiskerfartøj **Holger** af Bogense, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse til Bogense med ca. 16 Tons Sten.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{3}{9}$ 29 i Kattegat; 1 Omkommet.

Søforhør i Odense d. $\frac{4}{9}$ 29 og i Bogense d. $\frac{12}{9}$ 29.

Kl. ca. 8, da H. var mellem Bjørnsknude og Æbelø, opdagedes det, at Fartøjet trak Vand. Da det viste sig umuligt at holde Fartøjet paa Pumpen, gik Besætningen — 2 Mand — i Prammen, der imidlertid var sat paa Vandet. Efter at være kommet i Prammen gik Stenfisker Carl Andersen af Bogense atter om Bord i H. for at hente sit Lommeur. Umiddelbart efter at den paagældende atter var kommet i Prammen lagde H. sig paa Siden og sank. Herved fiskede Storsejlets Gaffel Prammen og trak denne med ned. Forliset var observeret fra M/S »Seestern« af Burg, Ditmarsken, der reddede Føreren, medens fornævnte Stenfisker Andersen var forsvundet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet ikke har været tilstrækkeligt sødygtigt.

150. 3^m Sk. **Husavik** af Marstal, 347 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Cadiz til Ystad med 524 Tons Salt.

Grundstødt d. $\frac{8}{6}$ 29 ved Læsø.

Søforklaring i Ystad d. $\frac{14}{6}$ 29. Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{12}$ 29.

Kl. 8⁴⁵ passerede H. tæt om 3-Kosten paa Læsø NØ.-Rev. Vinden var VNV., frisk Kuling, og Vejret klart. Der styredes S. over i Kending af Vagerne. Kl. 10¹⁵ passeredes 2-Kosten paa Kobbergrunden. Kort efter saas en Genstand forude om Stb., som Føreren antog for Lysbøjen. Kl. 10³⁰ grundstødte H. paa Kobbergrunden. Efter at ca. 2 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet flot Kl. 11³⁰. Da H. var tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. Den svenske Sørets sagkyndige Medlemmer udtalte, at Grundstødningen skyldtes den Omstændighed, at Føreren havde taget fejl af Lysbøjerne, samt at Grundstødningen kunde have været undgaaet, dersom der havde været styret en østligere Kurs. Selv om den herskende Soldis til en vis Grad kunde undskylde Førerens Fejltagelse, kunde han ikke anses at have udvist fornøden Forsigtighed.

b) Paa Rejse fra Sølvborg til Wiborg med ildfaste Sten og Ler.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{9}{7}$ 29 i Østersøen.

Søprotest i Abo d. $\frac{10}{7}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{7}$ 29. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{28}{10}$ 29.

D. $\frac{3}{7}$ afgang H. fra Sølvborg. D. $\frac{7}{7}$ friskede Vinden til stormende Kuling af N. Ø., der efterhaanden skagede til SSØ., hvorved Søen blev meget urolig. D. $\frac{8}{7}$ tog Skibet nogle svære Braadsøer over, hvorved 2 Mand blev forslaaet. Der pumpedes stadig, og Skibet holdtes slingrelæns, indtil det d. $\frac{9}{7}$ Kl. 11³⁰ opdagedes, at der var ca. 6 Fod Vand i Skibet. Der afholdtes Skibsraad, hvorefter det blev besluttet at forlade Skibet. Kl. ca. 13 gik Besætningen i Baaden, og Kl. ca. 15³⁰ sank H. paa 59°08' N. Brd. 20°46' Ø.Lgd. Kl. ca. 21³⁰ blev Besætningen optaget af S/S »Nordmark« af Lübeck og landsat d. $\frac{10}{7}$ i Åbo.

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

151. M/Gl. **I. P. Holm** af Allinge, 50 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kalmar til Allinge med Træ.

Kæntret i Oktober 1929 i Østersøen.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. $31/10$ og $1/11$ 29.

D. $10/10$ afgik I.P.H. fra Kalmar. D. $23/10$ blev Skibet fundet drivende med Kølen i Vejret. Vraget blev indslæbt og sat paa Land ca. 300 m V. for Leba.

152. M/S **Indien** af Kjøbenhavn, 5702 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Victoria til Yokohama.

Havareret i Februar 1929 i Stillehavet.

Søforklaring i Vancouver d. $18/10$ 29.

D. $9/2$ Kl. 5^{50} under en SØ.lig orkanagtig Storm brød en Sø over Baaddækket og brækkede Klampen til Bb.s Redningsbaad, der blev slaaet los. Baaden blev ofte surret fast. Endvidere foraarsagede Søen nogle mindre ovenbords Havarier. I Løbet af Dagen tog Skibet ofte svære Søer over, hvorved der opstod flere mindre ovenbords Havarier. D. $10/2$ opdagedes det, at der var Vand i Nr. IV Lasten. Det viste sig, at Dækslet til Pejlrøret var slaaet bort, saaledes at Vandet gennem Pejlrøret løb ned i Lasten.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

153. S/S **Inga** af Kjøbenhavn, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Råfsö til Bryssel med Træ.

Kastet Dækslast over Bord d. $16/11$ 29 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Bryssel dat. $30/11$ 29. Søforhør i Holbæk d. $21/12$ 29.

Under en SØ.-lig Storm fik I. 15° — 20° Bb.s Slagside. Da Skibet ikke kunde rettes op ved Hjælp af Tankene, blev det Kl. 11^{15} efter et afholdt Skibsraad besluttet at kaste en Del af Dækslasten over Bord. Kl. 13, efter at ca. 10 Std. af Dækslasten var kastet over Bord, var Skibet rettet op, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet fik Slagside. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Slagsiden skyldes den Omstændighed, at Dækslasten har trukket Vand.

154. M/Sk. **Inger** af Aarhus, 118 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Nørresundby med Briketter.

Kollideret d. $17/11$ 29 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/11$ 29.

Kl. 3^{30} passeredes Falsterbo Rev F.S. Herfra styredes N. $1/2$ V. Vejret var klart, og det blæste en SØ.-lig Brise. I. gik for Motor og førte tillige Stagfok, Storsejl og Mesan. Kl. 5^{30} kom en Dampers Top- og røde Sidelanterne i Sigte forude. I.s Kurs ændredes til ca. N.t.Ø. saaledes, at det modgaaende Skib havdes om Bb. Ca. Kl. 5^{43} , da det modgaaende Skib havdes ca. 2 Str. foran for Tværs om Bb., ændrede det modgaaende Skib pludselig Kurs saaledes, at dets grønne Sidelanterne kom i Sigte. I.s Ror blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Taagehornet. Ca. Kl. 5^{45} , da I. befandt sig mellem Drogdens F.S. og den røde Lysbøje, tørnede det andet Skib med Stævnen imod I.s Bb.s Side lige ved Fokkevantet, hvorved der fremkom et stort Hul. Skibene kom straks klar af hinanden, og I. sejlede ind paa grundet Vand, medens man søgte at tætnes Lækagen. Det andet Skib fulgte et Øjeblik efter I., hvorefter det sejlede bort uden at give sig til Kende. Kl. 6^{45} grundstødte I., der var fuld af Vand, paa Lynetteflakket.

Føreren af det andet Skib, der efter senere indhentede Oplysninger viste sig at være Tankskibet »Nynæs« af Stockholm, har i en Rapport af $19/11$ 29 til det svensk Kommerskollegium forklaret, at N. Kl. 5^{35} passerede Lillegrundens Lysbøje. Kl. 5^{50} kom et modgaaende Skibs Toplanterne i Sigte forude om Stb. Roret blev lagt Bb., men i det samme viste det modgaaende Skib — I. — grønt Lys, og Skibene syntes at være tæt paa hinanden. Da I. endnu havdes om Stb., skiftedes N.s Ror. Umiddelbart efter forsvandt I.s grønne Lanterne, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes N.s Maskine Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen. Efter Kollisionen sejlede N. efter I., der imidlertid forsvandt i Mørket. Ved Dag gry opdagedes I. under Land, men paa Grund af Vejrforholdene fandtes det ikke tilraadeligt at sætte Baad paa Vandet, hvorfor Rejsen fortsattes Kl. 7^{50} .

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man i N. for sent har bemærket I.s Lanterner.

155. M/Sk. **Interessenten** af Thurø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing F. med Oliekager.

Grundstødt d. $22/9$ 29 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $23/9$ 29.

Kl. 3, medens I. laa opankret for 25 Fv. Kæde paa Bb.s Anker i ca. 3 m Vand udfor Slipshavn, gik Skibet i Drift under en orkanagtig Byge af VNV. Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 30 m fra Land. I. kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

156. S/S **Ioannis Lyras** (Hjemsted ubekendt).

Grundstødt d. $14/5$ 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $14/5$ 29.

Kl. 0^{15} grundstødte I. L. i taaget Vejr V. for Gammel Skagen. Kl. 4 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

157. M/Sk. **Irene Schønning** af Burg, 49 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing F. med 85 Tons Klid og 10 Tons Petroleum.

Grundstødt d. $29/9$ 29 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/9$ 29.

Kl. 0³⁰ grundstødte I.S. i stærkt diset Vejr paa Albu Triller. Kl. 10³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

158. S/S **Irwell** af Goole, 1040 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Goole til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 17/3 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 18/3 29.

Kl. 14³⁰ grundstødte I. tæt Ø. for Højens Fyr. Kl. ca. 21 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

159. S/S **Island** af Kjøbenhavn, 1774 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 22/3 29 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 25/3 29.

Kl. 6¹⁵ manøvreredes i taaget Vejr ind mod Kjøbenhavns Havn efter Taagesignalet om Stb. Kl. 6³⁵ passeredes 2-Kosten paa Stubben tæt om Stb. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende.

Kl. 8⁵⁰ kom I. flot ved fremmed Hjælp.

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

160. S/S **J. C. la Cour** af Esbjerg, 1635 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. 1/5 29 i Nordsøen.

Søforklaring i Parkeston d. 3/5 29 og i London d. 10/5 29.

Kl. 22, da J.C.I.C., der havde Lods om Bord, passerede Harwick, kom en modgaaende Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte om Stb. Da J.C.I.C. nærmede sig North Shelf-Bøjen, blev der givet 1 kort Tone med Dampfløjten, hvilket fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være norsk S/S »Tres« og som havde ca. 3 Str. om Stb., besvaredes med samme Signal. Da J.C.I.C. rundede Bøjen i en Afstand af ca. 35 Fod, blev Signalet gentaget. Fra T. blev dette Signal ogsaa besvaret. Kort efter — Kl. 22⁰⁷ — da der syntes Fare for en Kollision, kastedes J.C.I.C.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Signalet blev gentaget, da Skibene var ca. 100 Fod fra hinanden. Fra T. blev det sidste Signal besvaret med 3 korte Toner. Umiddelbart efter — Kl. 22⁰⁹ — løb T. ind i J.C.I.C.s Stb.s Bov, der blev stærkt beskadiget over Vandlinien. J.C.I.C. returnerede efter Kollisionen til Parkeston.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

161. S/S **Jeanette** af Rotterdam. Paa Rejse fra Rottenlam til Skive med Superfosfat.

Grundstødt d. 8/4 29 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Fjand d. 9/4 29. Strandingsindberetning dat. 15/4 29.

Kl. 5 grundstødte J. under tæt Taage S. for Bjerghuse Redningsstation. D. 10/4 Kl. ca. 4 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

162. S/S **Jessie Mærsk** af Svendborg, 1972 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til London med Træ.

Havareret i Isen d. 22/2 29 og kollideret d. 26/2 29 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/3 29.

Mellem Kl. 23 og 24, medens J.M. laa fast i Isen ca. 6 Sm. misv. NV.t.V. af Falsterbo, skruede Isen voldsomt, hvorunder der hørtes et stærkt Knæk ved Ror og Skrue. D. 23/2 opdagedes ved Eftersyn, at øverste Rorbeslag var brækket og Roret mellem dette og 2. Beslag vredet ca. 40° til Bb. Endvidere var 3 Skrueblade beskadiget. D. 26/2 Kl. 17⁴⁵, da J.M. sad fast i Isen misv. S.t.V. af Dragør Fort og misv. NV.t.V. af Falsterbo, kom Isbryderen »Sampo«, der havde givet J.M. Signal om at gaa frem, op agter fra langs Bb.s Side. Da S. var langs Siden af J.M. blev der givet Signal Fuld Kraft Bak, hvilket straks blev udført, men umiddelbart efter tørnede J.M. imod S. Ved Kollisionen skete ingen Skade.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

163. M/Gl. **Johanne** af Augustenborg, 56 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rendsborg til Masnedsund med Kunstgødning.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 24/11 29. i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Vordingborg d. 28/11 29.

Kl. ca. 15, da J. i stille Vejr var ved Raagø Sund, vilde Kok Johannes Frederik Andersen tømme en Askeskuffe udover Agerenden. Herunder fik han Overbalance og faldt over Bord. Motoren blev straks slaaet fra, men inden man fik fat i et Redningsbælte, var Afstanden til den overbordfaldne, der ikke kunde svømme, blevet for stor til, at Bæltet kunde naa ham. J. lagdes paa modsat Kurs, og da Skibet var ca. 10 m fra den overbordfaldne, stoppedes Motoren, og Bedstemand Theodor Nielsen sprang over Bord og fik fat i Kokken. Bedstemanden maatte imidlertid for ikke at blive trukket ned slippe sit Tag i Kokken, der gik til Bunds. Al videre Eftersøgning af den forulykkede viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

164. Ff. **Johanne** af Bønnerup Strand, 5 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Fyr og Eg.

Strandet d. 15-16/1 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. 29/1 29. Strandingsforretning d. 29/1 29. Søforhør i Glæsborg d. 7/2 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev J., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.
Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

165. M/S **Johanne Margretha** af Nyborg, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Havareret d. $13/1$ 29 i Stavanger.

Søforklaring i Stavanger d. $22/1$ 29.

Kl. ca. 6 under en haard N.-lig Kuling, forsøgte en Fiskedamper, der laa fortøjet indenfor J.M., at komme bort fra Kajen, fordi der stod en Del Sø. Under Arbejdet hermed tørnede Skibene flere Gange imod hinanden, hvorved J.M.s Forskib blev en Del beskadiget. Kl. ca. 6^{30} brækkede Fortøjningsringen til de Bb.s Agterfortøjninger. Herved gik J.M. frem og tørnede imod Kajen, hvorved det led en Del Skade. Vinden friskede til Storm, og Kl. ca. 8 opankredes Skibet paa Reden ved Hjælp af Lods og 2 Slæbebaade.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

166. M/Lgt. **Johannes Freidrich** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Aarhus med Foderkager.

Grundstødt d. $19/8$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/8$ 29.

Kl. 15^{30} grundstødte J.F. i klart Vejr paa Tunø Knob. D. $20/8$ Kl. 18^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

167. S/S **Julius Thomsen** af Kjøbenhavn, 1151 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

Kollideret d. $15/3$ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/3$ 29.

Se Nr. 25 a.

168. S/S **Kajsa** af Gøteborg. Paa Rejse fra Dunston til Slite med 2000 Tons Kul.

Kollideret og forlist d. $28/4$ 29 i Drogden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/4$ 29.

Se Nr. 67.

169. Ff. **Karen Margrete** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

Kollideret d. $14/11$ 29 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/11$ 29.

Se Nr. 55.

170. M/S **Karise** af Rødvig, 542 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rotterdam til Kalundborg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $20/8$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør d. $26/8$ 29 i Kalundborg.

Kl. ca. 8^{50} , da K. var i Nærheden af Anduvningsbøjen til Hook of Holland Canal styrende imod Haak F.S., hørtes et Skrig og umiddelbart efter saas Ungmand Jens Martin Sørensen liggende i Søen agterude. Der kastedes en Redningskrans ud til den overbordfaldne, og Skibet blev lagt paa modsat Kurs. Inden Skibet var manøvreret tilbage til den overbordfaldne, der ikke havde faaet fat i Redningskransen, blev han set gaa til Bunds. En Jolle blev sat paa Vandet, og der forsøgte ved Hjælp af Dampfløjtten at tilkalde Lodskutteren. Efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede har forsøgt at løbe paa Lønningen, hvorved han har mistet Balancen.

171. Sk. **Kihelkonna** af Kuresaar.

1 Mand tilskadekommet d. $7/9$ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $7/9$ 29.

Kl. ca. 14^{45} , medens der fra K. lossedes Brænde, gled den Kasse, hvori Brændet blev hevet op fra Lasten og som var anbragt paa Skibets Lønning, støttet af to Skraastivere mod Dækket, af Lønningen og svingede — hængende i Losseløberen — over mod Skibets modsatte Side. I Kassen befandt sig 2 Arbejdere. Den ene af disse mistede Fodfæstet og faldt ned paa Dækket, hvorved han brækkede 2 Fingre paa venstre Haand.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at Aarsagen til Ulykken er, at K. ikke laa roligt ved Kajen, hvorved Skraastiverne væltede.

172. S/S **Kina** af Kjøbenhavn, 4750 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Norrkøping til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $21/1$ 29 paa Antwerpens Red.

Søforklaring i Antwerpen d. $28/1$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/6$ 29.

Medens K. under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade manøvreredes ind i Royers Sluse, bemærkedes en Damper, der senere viste sig at være S/S »Vega« af Stockholm, kommende ned ad Floden assisteret af en Slæbedamper. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, lod V. Slæberen gaa, og umiddelbart efter — Kl. 11^{15} — tørnede V.s Stævn mod K.s Stb.s Laaring og skar sig ca. 13 Fod ind i denne.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

173. S/S **Kirsten Mærsk** af Svendborg, 2252 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Bona til Memel.

1 Mand afgaaet ved Døden d. $30/12$ 29 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Leningrad dat. $24/1$ 30. Søforklaring i Leningrad d. $24/1$ 30.

Kl. ca. 9^{30} gik 2. Maskinmester C. Killerup ned i Stb.s IV-Tank for at efterse denne. Ca. 10 Minutter efter kom 3. Maskinmester ned i Tanken, hvor han straks mærkede Gaslugt, og fandt Maskinmester Killerup liggende bevistløs i Tankens 2. Sektion. 3. Mester forsøgte at faa den paagældende bragt op af Tanken, men da Kræfterne begyndte at svigte, kravlede han ud og tilkaldte Hjælp. Efter at have faaet en Ende om Livet, gik han atter ned i Tanken og fik den forulykkede bragt op. Der foretoges Oplivningsforsøg, men efter ca. $2\frac{1}{2}$ Times Forløb konstateredes det, at Døden var indtraadt.

174. S/S Knud Villemoes af Esbjerg, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Methil i Ballast.

Kollideret d. $13/6$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring i Methil d. $14/6$ 29. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $19/6$ 29.

Kl. 20^{45} , da K.V. var ca. 30 Sm. Ø. af St. Abb's Head, styrende V.t.N. $1/2$ N., kom en Trawler, senere viste sig at være »K. Y.27«, i Sigte 4—5 Str. agten for Tværs om Stb. i ca. 4 Sm.s Afstand. Da Trawleren var ca. 4 Str. foran for Tværs, i ca. 60 Fv.s Afstand, gav den en lang Tone med Dampfløjten, hvorefter den saas dreje ned imod K.V. I sidstnævnte Skib blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede K.Y.27's Stævn imod K.V.s Stb.s Side udfør Nr. 3 Lugen, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden. K.Y.27's Stævn blev stærkt beskadiget, hvorfor K.V. efter Anmodning ledsagede Trawleren ind til smult Vand.

Anm. Søforklaring fra K.Y.27 foreligger ikke.

175. S/S Kong Haakon af Kjøbenhavn, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.

Kollideret d. $25/11$ 29 paa Oderen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/12$ 29.

Kl. ca. 2^{50} , da K.H., der havde Lods om Bord, befandt sig i Stettiner Haff, havdes forude en Damper, der formodedes at ligge til Ankers, samt en Motorskonnert. Da K. H. var i Nærheden af Skibene, viste det sig, at Damperen var let. Roret blev nu lagt haardt Stb. og Maskinen, der var stoppet, beordret Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede H. K.s Bb.s Agterskib imod Boven af Damperen, der viste sig at være S/S »Ellen Wantsdyk«. K. H. fik en mindre Bule.

Anm. Søforklaring fra E.W. foreligger ikke.

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

a) Paa Rejse fra Fredericia til Danzig i Ballast.

Grundstødt ved Saltholm d. $15/1$ 29.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/1$ 29.

Kl. 1^{30} opankredes K. paa Kjøbenhavns Red for at indtage Proviant. Kl. 3^{10} fortsattes Rejsen gennem Kongedybet i Fyrkending. Vinden var VSV., haard Kuling med Snebyger. Som Følge af stærk syd-gaaende Strøm kom Skibet hurtigere frem end beregnet og kom tillige noget for Ø.-lig, og da det ikke kunde naas at svinge V. om Knollen Lystønde, forsøgtes det at gaa tæt Ø. om. Som Følge af mindsket Fart og haard Kuling lykkedes det imidlertid ikke at faa Skibet drejet hurtigt nok, hvorfor K. Kl. 4^{05} tog Grunden og stod fast paa Vestsiden af Saltholm omtrent ØSØ. for Knollens Lystønde. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 15^{45} blev K. slæbt af Grunden af en Bjærgningsdamper. Det forsøgtes at ankre, men da Ankerne ikke kunde holde. bl. a. fordi Fligen paa det Stb.s Anker var brækket, styredes mod Kjøbenhavn. Under en Manøvre paa Yderreden mistedes Styret, hvorved K. drev ned paa Landgrunden Ø. for Lynetten. Det lykkedes dog Kl. 9^{20} at bakke Skibet af Grunden, hvorefter K. Kl. 10 ankrede ved Middelgrunden. Som Følge af Grundstødningen havde K. faaet mindre Lækager i Fødetanken og Kedeltanken samt i Nr. 3 og 4 Tank.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningerne skyldes den Omstændighed, at Maskinen under Manøvrerne ikke holdtes gaaende Fuld Kraft, hvorved Skibet, der laa højt paa Vandet, som Følge af de herskende Vind- og Vejrforhold kun daarligt lystrede Roret.

b) Kollideret d. $28/2$ 29 paa Gravesend Reach.

Indberetning til Board of Trade dat. $11/4$ 29.

Kl. 1^{45} under Manøvrering paa Gravesend Reach, assisteret af Lods, tørnede K. med Stævnen imod Bugserbaad »Zalcon«, der laa til Ankers.

Anm. Søforklaring fra Z. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Gdynia til Paranaqua med Kul.

Kollideret d. $26/3$ 29 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $3/4$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/3$ 30.

Kl. ca. 10, da K., der gik med langsom Fart, i taaget Vejr var ca. $3\frac{1}{2}$ Sm. SØ.t.Ø. $3/4$ Ø. af Dungeness, hørtes en Dampers Taagesignal forude. K., der styrede misv. SV.t.V. $1/4$,Y., bakkede indtil Skibet var stoppet, hvorefter der blev givet 2 lange Toner med Dampfløjten. K. laa da V. an. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Balboa« af Stockholm, hørtes ca. 3 Str. om Bb. gentagne Gange 2 lange Toner. K.s Maskine beordredes Langsomt Frem, men kort efter kom B. i Sigte 2 Str. om Bb., hvorfor Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. 10^{16} — tørnede B. imod K.s Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget. K. gik til Dover for Reparation.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

177. D/F Kronprinsesse Louise af Helsingør, 516 Reg. T. Br. Bygget 1891/1905 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Helsingborg med Passagerer.

Kollideret d. $2/10$ 29 i Sundet.

Svensk Indberetning dat. $\frac{4}{10}$ 29. Søforklaring i Helsingborg d. $\frac{7}{10}$ 29. Søforhør i Helsingør d. $\frac{31}{10}$ 29.

Kl. ca. 24, da K. L. var ved det N.-lige Indløb til Helsingborg Havn, kom en Bugserbaads Top- og Sidelanterner i Sigte forude om Bb.; kort efter saas kun Bugserbaadens røde Sidelanterne. Da Skibene var ca. 150 m fra hinanden viste Bugserbaaden S/S »Färdig« af Helsingborg pludselig sin grønne Sidelanterne. I K.L. blev Roret lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere tørnede F.s Stævn imod K. L.s Bb.s Bov. F. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

178. S/S **Kurbads** af Riga, 2085 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Sunderland til Korsør med Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 29 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{10}{1}$ 29.

Kl. 14^{30} passeredes Halskov Rev F.S. Derfra styredes S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø Kl. 14^{31} blev der slaaet Langsomt til Maskinen, og Kl. 14^{33} stoppedes denne. Kl. 14^{45} tog Skibet Grunden paa Halskov Rev og blev staaende. Da det viste sig umuligt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. $\frac{4}{1}$ Kl. 16^{34} kom K. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

179. S/S **Kurt Hartvig Siemers** af Hamburg, 1129 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sunderland til København med Koks.

Grundstødt d. $\frac{24}{3}$ 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{3}$ 29.

Kl. 14 grundstødte K.H.S. under tæt Taage ved Lønstrup Strand. D. $\frac{25}{3}$ Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

180. 5^m M/Bk. **København** af København, 3901 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Buenos Aires til Adelaide i Ballast.

Borteblevet; 60 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{17}{9}$ 29. Søforhør i København d. $\frac{15}{10}$ 29.

D. $\frac{14}{12}$ 28 afgik K. fra Buenos Aires. D. $\frac{22}{12}$ Kl. 22 havde norsk S/S »William Blumer«, der befandt sig paa $33^{\circ}44'$ S. Brd. $34^{\circ}23'$ V. Lgd., Radioforbindelse med K. Da Skibet endnu ikke i Slutningen af Februar 1929 var naaet frem til Bestemmelsesstedet, søgte Rederiet med alle til Raadighed staaende Hjælpemidler at skaffe Efterretning om K. Der indlededes saaledes en omfattende Radio-Eftersøgning paa hele den paagældende Rute, ligesom alle Skibe paa Ruten — specielt Hvalfangere — anmodedes om dels at holde Udkig efter og pr. Radio opkalde K., dels saavidt gørligt at afvige fra deres Kurs for at undersøge om K.s Besætning skulde være strandet paa en af Øerne i det sydlige Atlanterhav eller det sydlige indiske Hav. Fra Begyndelsen af April udvidedes Eftersøgningsarbejdet derved, at Rederiet lod afsende flere Skibe — hvoriblandt Rederiets M/S »Mexico« — for at søge efter K. eller dette Skibs Besætning. Under dette Arbejde afsøgte Afrikas og Australiens Vestkyster samt alle Øer i det sydlige Atlanterhav og i det sydlige indiske Hav, ligesom hele Ruten fra Tristan da Cunha til Australien gennemkrydsedes. Dette omfattende Eftersøgningsarbejde, der først indstilledes i September, forblev dog resultatløs, og K. maa derfor antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Det er under Eftersøgningsarbejdet oplyst, at flere Skibe i December 1928 og i Januar 1929 har truffet Isbjerge paa den Rute, som K. maa antages at have fulgt.

Anm. 2. Søfartsministeriet har i Skrivelse af $\frac{19}{9}$ 29 til Justitsministeriet udtalt følgende: Skole-skibet »København« var paa sin sidste Rejse forsynet med gyldigt Fartscertifikat, hvorefter det kunde anvendes til Fart paa alle Have, og med gyldigt Fribordscertifikat. Efter de foreliggende Oplysninger maa Skibet endvidere siges at have været vel bemanded og tilstrækkelig provianteret for den paagældende Rejse. Den i Buenos Aires indtagne Ballast findes — saaledes som det fremgaar af den af Ministeriet foretagne Stabilitetsberegning — at have været tilstrækkelig til at sikre Skibet den fornødne Stabilitet, ligesom den efter de foreliggende Oplysninger maa anses for at have været tilstrækkelig sikret.

Med Hensyn til den af Det østasiatiske Kompagni iværksatte Eftersøgning af det savnede Skib, er Ministeriet af den Opfattelse, at Eftersøgningsarbejdet er iværksat med alle til Kompagniets Raadighed staaende Hjælpemidler allerede fra det første Tidspunkt, paa hvilket Bekymringer med Hensyn til Skibet kunde opstaa, at de trufne Foranstaltninger har været rigtige og hensigtsmæssige, og at Efterforskningen har været tilrettelagt med Tilsidesættelse af ethvert andet Hensyn end Ønsket om saa hurtigt og saa virkningsfuldt som gørligt at skaffe Hjælp og at naa til Klarhed over Skibets Skæbne.

Anm. 3. Skibets Besætning bestod af: Skibsfører H. F. Andersen af Sandvig, 1. Styrmand P. H. Berthelsen af Gentoft, 2. Styrmand T. J. P. B. Jensen og 3. Styrmand K. K. E. Petersen begge af København, 4. Styrmand og Telegrafist V. C. E. Henriksen af Masnedø, 4. Styrmand A. Munk af Aalbæk, 1. Maskinmester H. Petersen af Tønder, 2. Maskinmester G. V. Jensen af Helsingør, Maskinassistent P. B. B. Bornich af Randers, Tømmermand M. Fiirgaard af København, Sejlmand K. Hansen af Aalborg, Hovmester A. E. J. C. Steffensen, Kok E. H. A. Albrechtsen, Koksmath H. M. R. Hansen og Bager C. Larsen, alle af København, Eleverne N. H. Hansen af Øster Hæsinge, H. V. Holst af Rungsted, T. K. Svenningsen af Pandrup, O. T. W. Knudsen af Søborg, N. C. B. Andersen af Korsør, E. R. Henriksen af Lemvig, H. S. H. Hansen af Fønsskov, A. E. C. Larsson, U. H. Christiansen, J. R. C. Skov og E. R. Andersen, alle af København, A. J. Aa. Andersen af Skibby, V. von Bauditz af Holte, L. J. Bruhn af Hovskind, A. C. Bruun af Skagen, O. R. Frandsen af Rødding, K. J. Hagen-Nielsen af København, N. K. Hald af Strib, J. V. H. Jensen af Ebeltoft, H. H. Juhler af Aabenraa, K. C. Lund af Rønne, E.

Petersen, N. B. S. Petersen og A. J. H. von Schwanenflügel alle af Kjøbenhavn, K. V. I. Vang af Utterslev, A. B. R. Darre af Kjøbenhavn, H. C. Kiil af Højer, B. R. M. Christensen af Kjøbenhavn, K. Biehl af Graasten, H. P. Jørgensen af Haslev, H. G. O. Christensen af Nysted, H. K. Prehn af Gjedser, W. L. C. Jensen af Kjøbenhavn, S. O. Ravnkilde af Randers, N. S. Poulsen og N. Hoff begge af Frederiksberg, C. V. H. Nielsen af Nordby, E. J. M. Børgesen af Kjøbenhavn, H. K. Larsen af Slagelse, S. G. Folkmann af Jyderup, G. W. F. Tønner og P. Andersen begge af Kjøbenhavn, K. F. Bang af Odense, S. Aa. Poschman af Ermelunden og H. L. Hansen af Christiansfeldt.

181. M/S **Lalandia** af Kjøbenhavn, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra La Pallice til Port Said med Stykgods.

Brand om Bord i Februar 1929 i Middelhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{5}$ 29.

D. $\frac{14}{2}$ Kl. 22²⁵, da L. var paa 37°10' N. Brd. 6°55' Ø. Lgd., opdagedes Røg kommende op af 4-Lugen. Da det viste sig umuligt at komme ned i Lasten paa Grund af Røg, skalkedes Lugerne og Hætterne blev paasat Ventilene samtidig med, at der blev sat Damp til 4-Lasten. Der trængte en Del Røg ud i Proviant- og Kølerum, hvis Dørk og Luftrør var meget hede. D. $\frac{15}{2}$ Kl. 6 var Temperaturen i Proviantrummet faldet en Del; men i Løbet af Formiddagen tiltog Røgen, der syntes at være giftig, idet den forårsagede Hovedpine og Kvalme, og som nu trængte op i Passagerkamrene. Kl. 11¹⁵ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Bizerta, og Kl. 13³⁰ ankrede N. for Bølgebryderen. Der tilkaldtes Assistance fra Land, og Kl. 16 ankom en Bjærgningsdamper. D. $\frac{16}{2}$ Kl. 7 blev Dampindsprøjtningen afbrudt; ved at føre en Brandslange gennem Bb.s Luftrør blev der sat Vand til Underlasten. Kl. 8 aabnedes den forreste Section af 4-Lugen og Lasten ryddedes væk, saa der kunde tages et Par Luger af til Underlasten. I Løbet af en Timestid blev Røgdudviklingen saa voldsom, at det var umuligt at opholde sig paa Dækket, hvorfor Lugerne skalkedes. Kl. 9³⁰ opdagedes det, at det øverste Dæk om Bb. var meget stærkt ophedet. Der boredes 4 Huller, hvor Ophedningen var stærkest, og med Extinktør sprøjtedes Damp og Vand gennem disse. Ved Middagstid var Temperaturen faldet, og Kl. 16³⁰ stoppedes Vandindsprøjtningen, og Dampslangen skiftedes fra Underlast til Spardækket. D. $\frac{17}{2}$ konstateredes, at Temperaturen steg i Proviantrummet, hvorfor der fyldtes 200 kg Kulsyre til Spardæk og Underlast. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 9 stoppedes Damptilførslen, og Temperaturen maales hvert Kvarter. Kl. 14 konstateredes en Stigning. Der paafyldtes en Del Kulsyre og efter et Par Timers Forløb begyndte Temperaturen atter at falde. D. $\frac{20}{2}$ fra Kl. 6—8 steg Temperaturen stærkt. Der tømtes 3 Beholdere Kulsyre gennem Bb.s Luftrør, hvorefter Temperaturen faldt. Kl. 22 steg Temperaturen atter og i Dørken i Proviantrummet boredes Hul, gennem hvilket der sprøjtedes. D. $\frac{21}{2}$ Kl. 2³⁰ stoppedes med at sprøjte Vand indtil Kl. 5³⁰, idet Temperaturen, der havde været faldende, atter begyndte at stige. Kl. 8 boredes et Hul under Nedgangen til Proviantrummet og der sprøjtedes Vand gennem dette. Endvidere gennemboredes Maskinskoddet og gennem Hullet tilsattes Damp. D. $\frac{22}{2}$ Kl. 9 stoppedes med at tilføre Vand og Damp. I Løbet af Eftermiddagen steg Temperaturen atter, og det blev da besluttet at fylde Nr. 4 Underlast med Vand, hvilket paabegyndtes Kl. 20⁴⁵. D. $\frac{23}{2}$ Kl. 8 aabnedes Lugerne, og for at komme til Underlasten skiftedes Lasten paa Spardækket, hvilken Last var meget varm. Da man kom ned i Underlasten, viste der sig at være Ild i nogle Tændstikkedasser. Ilden slukkedes ved Hjælp af Brandslangerne. Kl. 9⁴⁵ paabegyndtes Lænsning af Underlasten. Ladningen oplosedes, og saa vidt det kunde konstateres, var Ilden opstaaet 10—11 Fod nede i Underlasten i nogle i Hamborg indladede Tændstikkedasser. D. $\frac{4}{3}$ Kl. 16⁵⁰ skulde L. skiftes ud paa Reden for at tage farlig Ladning om Bord. Ved Afgangen viste det sig, at Skibet stod i Grunden. Skibet kom hurtigt flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen var Selvantændelse i Tændstikkerne.

182. M/Sk. **Langeland** af Vang, 53 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Nysted med 94 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{3}{11}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Grenaa d. $\frac{4}{11}$ 29. Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{11}$ 29. Søforhør i Grenaa d. $\frac{6}{11}$ 29.

Kl. 6 befandt L. sig ca. $\frac{3}{4}$ Sm. S. for Havknuden. Det blæste en frisk SSV.-lig Kuling, og da Vind og Sø var tiltagende, blev det besluttet at søge Læ i Grenaa. Ca. Kl. 7³⁰ passeredes N. om 2 Kosten paa Kalkgrunden, og da L. var 3—4 Skibslængder N. for Kosten styredes misv. NV. imod Stensmark Skov. Ca. 5 Minutter senere tog Skibet Grunden med Agterenden og blev staaende. L., der var blevet læk, kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp og blev indslæbt til Grenaa, hvor Skibet umiddelbart efter sank.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at L. fortidligt har ændret Kurs imod Stensmark Skov.

183. S/S **Lars Kruse** af Kjøbenhavn, 1807 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Aberdeen til West-Hartlepool i Ballast.

Tørnet Kajen d. $\frac{1}{3}$ 29 i Aberdeen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{3}$ 29.

Kl. 17³⁰, da L.K. under Assistance af Lods, var i Færd med at gaa ud af Victoria Dock, blev Skibet af Vinden, der blæste haardt fra SV., ført haardt imod Dokportens Sider, hvorved 12 Spanter og 6 Plader i Bb.s Side samt 7 Spanter og 4 Plader i Stb.s Side blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

184. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Leningrad til West Hartlepool.

Mistet Skruen d. $\frac{6}{2}$ 29 i den finske Bugt.

Indberetning fra Konsulatet i Reval dat. ¹⁵/₂ 29.

Kl. 6 passerede L.M., der assisteredes af en Isbryder, Seskær. Kl. 17⁴⁵ stoppede Skibet i den af Isbryderen brudte Rende, skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem og der kun var lidt Is i Renden. En Undersøgelse viste, at Skruen var mistet, hvorfor Skibet af Isbryderen blev bugseret ind til Reval.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Emden med Byg.

Grundstødt d. ²⁴/₁₂ 29 ved Hollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ⁷/₁ 30.

Kl. 11³¹ rundedes Wester Ems Lysbøje. Det blæste en ØSØ.-lig stormende Kuling med Snebyger. Da Lodsdamperen ikke var i Sigte, blev det besluttet at søge ind i smult Vand for at ankre, hvorfor der styredes SSØ. Kl. 12⁴⁰ kom en Vager i Sigte forude om Bb. Maskinen stoppedes. Da det viste sig at være en Vager paa Landgrunden, der var i Sigte, beordredes Maskinen Kl. 12⁴⁴ Fuld Kraft Frem samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bb. Paa Grund af Vind, Sø og Strøm svingede Skibet kun langsomt Stb. over, og Kl. 12⁴⁵, da Loggen viste 99, tog Skibet Grunden og blev staaende. Da det ikke lykkedes at faa Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. ²⁵/₁₂ Kl. 9 ankom 2 Bjærgningsdampere til L.M., der lækede i Forpeaken, Tunnelbrønden, 1, 5 og 6 Tank. Skibet havde endvidere faaet Fyrpladsdørken trykket op og Fyrpladsskoddet til 2-Lasten samt Kedelskoddet bøjet. D. ²⁶/₁₂ Kl. 7 blev Skibet bragt flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

185. 3^m Sk. **Leif** af Thurø, 149 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Trangrund til Frederikssund med Træ.

Grundstødt d. ²³/₈ 29 ved Sommers.

Søforklaring i Frederikssund d. ¹⁶/₉ 29.

Kl. 14³⁰ kvitteredes Lodsens ved Storefisken og Kl. 14⁴⁵ passeredes Vageren ved Kanjo Loda, Log 66,7. Det blæste en ØSØ.-lig Brise, men senere blev Vinden flov og skiftende med Regndis. Kl. 16 vendtes tæt under Nerva, Log 81, og der styredes NV.t.N. efter indtil Kl. 16⁴⁵, da der atter vendtes. Vinden skagede saaledes, at Kursen varierede mellem SV. og VSV. Kl. 20 pejlede Sommers i SV.t.S., Afstand 4 Sm. Der styredes VSV. over, men da Vinden drejede mod V. holdtes af, og Kursen sattes 2 Sm. Ø. af Sommers. Kl. 23³⁰ tog L. Grunden paa Lille-Sommers og blev staaende. D. ²⁴/₈ Kl. 13³⁵ kom L. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper 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 skyldes, at Afstanden til Sommers gissedes forkert.

186. M/S **Leise Mærsk** af Svendborg, 2925 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

2 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. ¹³/₁₁ 29 i Philadelphia.

Søforklaring i New York d. ¹⁹/₁₁ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹/₂ 30.

Kl. 14, medens Mandskabet var i Færd med at lægge Lugerne over, faldt et Luggedæksel ned i Nr. 1 Lasten. En Strop blev slaet om Dækslet, der blev hevet op ved Hjælp af Spillet. Herunder fiskede Sjaklen paa Lossewiren Skærstokken, der blev løftet ud af sit Spor og faldt tillige med Luggedækslerne samt 2 Mand, der stod paa disse, ned i Lasten. Der blev straks tilkaldt Ambulancer, og de tilskadekommande kørtes paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

187. S/S **Lidunes** af Riga, 2270 Reg. T. Br. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Koks.

Grundstødt d. ²³/₂ 29 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₂ 29.

Kl. 6⁴⁵ grundstødte L. paa Skagens Rev. Besætningen blev bjærget ved Hjælp af Redningsbaad fra Land. Kl. 17 blev Skibet af Isen sat over Revet og drev til Sø i NV.-lig Retning.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Isskruninger.

188. S/S **Lifland** af Kjøbenhavn, 2254 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra London til Leningrad i Ballast.

a) Kollideret d. ⁷/₁₂ 29 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁴/₁₂ 29.

Kl. 18¹⁰, da L. under en SV.-lig Storm under Assistance af Lods afgik fra Surrey C.M. Dock, blev Skibet af Vind og Strøm ført imod en Lægter.

b) Mistet Ankeret d. ⁸/₁₂ 29 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁴/₁₂ 29.

Kl. 12 lettede L. fra en Ankerplads paa Maplin Bank. Herunder brækkede Ankerspillet ned og Stb.s Anker med 45 Fv. Kæde mistedes.

189. S/S **Lilian** af Esbjerg, 1271 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til London.

Mistet Ankeret d. ²⁵/₆ 29 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁰/₈ 29.

Kl. 5⁰⁰ lettede L., der under en haard NNV.-lig Kuling laa opankret 0,7 Sm. misv. V.t.S. ¹/₄ S. af Elbe III. Da der var hevet nogle Favne ind paa Kæden, totnede denne haardt op paa Grund af Søen, hvorved Kæden brækkede ved 75 Fv. Sjaklen.

Anm. Aarsagen til Uheldet fremgaar af det ovenfor anførte.

190. Sk. **Lilli** af Rønne, 43 Reg. T. lir. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Stettin med gammelt Jern.

Forlist i December 1929 i Smaalandsfarvandet; 3 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. $21/12$ 29. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $18/1$ 30. Søforhør i Rønne d. $26/2$ 30. Søforhør i Vordingborg d. $25/3$ 30.

D. $12/12$ ved Dagry opdagede en Fisker Mastetoppene af et i Storstrømmen sunket Skib, der ved nærmere Undersøgelse konstateredes at være L. Da der intet siden er hørt eller set til Besætningen, maa denne formodes at være omkommet.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Føreren Jens Marius Johannes Olsen af Neksø, Bedstemand Mathias Andersen Hansen af Nordby og Matros Kaj Willy Jensen af Aalborg.

Anm. 2. Der er intet oplyst om Aarsagen til Forliset.

191. Ff. **Lilly** af Bønnerup Strand, 5 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr.

Strandet d. $15-16/1$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 29. Strandingsforretning d. $29/1$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $7/2$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev L., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

192. S/S **Lilly** af Gøteborg. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Stockholm til Korsør med Hvede.

Grundstødt d. $2/2$ 29 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $9/2$ 29.

Kl. 8 fik L., der om Natten havde holdt gaaende udfør Korsør for at holde klar af Drivisen. Lods fra Bjærgningsdamperen »Ymer« og fortsatte gennem Isen i Y.s Rende mod Korsør. Kl. 9 blev Isen saa svær, at L. ikke kunde avancere, hvorfor Skibet blev taget paa Slæb af Y. Begge Skibe blev imidlertid af Isen ført mod Halskov Rev, og Kl. 11^{30} tog L. Grunden og blev staaende fast, medens Y. opankredes lidt S. for L. De følgende Dage drev Isen stærkt N. over og skruede til Tider saa stærkt om Skibet, at der var Fare for at det skulde blive skruet ned. D. $3/2$ kom Bjærgningsdamperen »Sigym« til Strandingsstedet, men kunde intet udrette under de herskende Forhold. D. $4/2$ Kl. 15^{30} begyndte man at losse fra Nr. 1 Lastrum med Folk fra Land, idet Ladningen transporteredes i Land over Isen paa Slæder. Kl. 18^{30} stand-sedes Losningen, da Isen begyndte at drive S. over. Kort efter drev L. af Grunden og fulgte efter Bjærgningsdamperen til Korsør, hvortil Skibet ankom Kl. 23.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

193. S/S **Lituania** af Kjøbenhavn, 6522 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Havareret i Februar 1929 i Østersøen.

Søforklaring i Newcastle-on-Tyne d. $7/3$ 29.

D. $14/2$ afgik L. fra Danzig. I de følgende Dage sad Skibet ofte fast i svær Is. der skruede stærkt, og d. $18/2$, da L. var 6,9 Sm. retv. S. 31° V. af Falsterbo Fyr viste det sig, at Agterpeaken lakkede. D. $19/12$ Kl. 10^{00} , da Skibet havde Falsterbo Fyr i retv. N. 30° Ø. og Stevns Fyr i retv. S. 89° V., opdagedes, at 2 Skrue-blade paa hver Skrue var beskadiget. En senere Undersøgelse viste, at Skibet under Sejladsen i Isen, havde faaet en Del andre Skader.

b) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $4/7$ 29 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $8/7$ 29.

D. $4/7$ Kl. 23^{47} bakkedes L. ud fra Kajen ved Vistula. D. $5/7$ Kl. 0^{20} efter at Skibet under forskellige Manøvrer med Maskinerne og Ror var svajet rundt udfør Kaiser-Hafen og befandt sig midt i Farvandet, støttedes med Roret for at bringe Skibet paa Kurs ud ad Floden. Da det mærkedes, at Roret gik tungt og tilsidst kun kunde drejes fra haardt Stb. til Midtskibs, blev Farten taget af Skibet og Styremaskine og Ror undersøgt. Det viste sig da, at Rorpladen var bøjet ca. 30° ud til Stb., og at næstøverste Arm var brækket. L. manøvreredes tilbage og fortøjedes ved Vistula. Rorskaden formenes opstaaet ved, at Skibet under Manøvrerne fra Kajen har taget Grunden med Agterskibet.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyst antages at være, at der — trods Lodsens Paastand — ikke var tilstrækkeligt Vand, hvor L. ved Afgangen manøvreredes fra Kajen.

194. S/S **Lodsen** af Kjøbenhavn. 48 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

Kollideret d. $11/1$ 29 paa Kjøbenhavns Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/1$ 29.

Kl. ca. 9^{30} befandt L. sig i meget tæt Taage i Nærheden at Middelpulten styrende misv. N. med 4 Knobs Fart, da en Damper — Færgen »Malmø« — pludselig kom til Syne ca. 4 Str. om Stb. stævrende mod L. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak og givet 3 Stød i Dampfløjten, hvilket Signal besvaredes af M. med samme Signal. Umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod L.s Stb.s Side, der fik en stor Bule og en mindre Lækage.

Anm. Søforklaring fra M.s Besætning foreligger ikke.

195. Trawler **Lord Bradburry** af Hull. Paa Rejse fra Klaksvig til Fiskeplads i Atlanterhavet.

Grundstødt d. $10/11$ 29 ved Færøerne.

Søforhør i Klaksvig, d. $10/11$ og $11/11$ 29.

Kl. 6 afgik L.B. fra Klaksvig. Under Udsejlingen fra Havnen tog Skibet Grunden og blev staaende.

D. $11/11$ Kl. 15^{05} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Ledefyrene til Havnen ikke blev holdt over eet.

196. M/Gl. **Louise** af Noraminde, 31 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $12/11$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₁₁ 29. Søforhør i Ebeltoft d. ¹⁴/₁₁ 29.

D. ¹¹/₁₁ ca. Kl. 20 gik L., der under en haard S.-lig Storm laa opankret for 2 Ankre ved Bosserne, i Drift, hvorfor Motoren startedes. Ca. Kl. 23 sprang Ankerkæderne; der sattes Sejl, men da disse straks blæste i Stykker, var L. ude af Stand til at manøvrere. D. ¹²/₁₁ Kl. 6 grundstødte Skibet ved Ørhagen. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

197. M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Kollideret d. ²²/₃ 29 i Buenos Aires.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁸/₅ 29.

Kl. 15¹⁵ da L., der havde Lods om Bord og assisteredes af 2 Bugserbaade, var forhalet ind i Dok IV, saas italiensk S/S »Principessa Giovanna« svinge ud fra den Ø.-lige Kaj. L. holdtes over i Dokkens V.-Side, men umiddelbart efter tørnede P.G.s Forskib imod L.s Agterskib. L. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra P.G. foreligger ikke.

198. Dæksbaad **Lyn** af Økkerø, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshavn. Tom.

Strandet og forlist d. ¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₁ 29.

Kl. 6³⁰ grundstødte L. under en NØ.-lig Snestorm ved Bangsbostrand. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Storm og usigtbart Vejr.

199. Ff. **Magdalene II** af Nordby, 31 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i September 1929 i Nordsøen: 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹⁰/₁₀ 29. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. ¹⁴/₁₁ 29.

D. ²¹/₉ Kl. ca. 16 blev Ff. »Thit« af Esbjerg, der under en frisk VNV.-lig Kuling laa til Ankers ca. 100 Sm. VNV. af Vyl F.S., prajet af M.II, der var undervejs til Esbjerg med 3500 kg Kuller. Da der intet siden er hørt til Kutteren, og da dens Baad, 2 Redningskranse og et Stykke af Agterspejlet med Navnebrættet senere er drevet i Land, maa den antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper A. Veje af Esbjerg. Bedstemand A. C. Christensen af Nordby samt Fiskerne G. Pedersen af Esbjerg og S. Holst af Nordby.

200. S/S **Magnus** af Kjøbenhavn, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Bordeaux med Stykgods.

Tørnet Kajen d. ¹⁸/₁₁ 29 i Le Havre.

Søforklaring i Bordeaux d. ²³/₁₁ 29.

Kl. 22³⁰ afgik M. fra Le Havre, assisteret af Lods. Det blæste en haard VSV.-lig Kuling med Byger. Under Manøvreringen imod Dokporten blev Skibet af Vinden, der var tværs ind om Bb., drevet Stb. over. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Skibets Bb.s Side imod Dokporten, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Maskinen havareret, kollideret og grundstødt d. ⁷/₁₂ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁶/₁₂ 29.

Kl. 18 opankredes M., hvis Kondensator lækkede, lidt S. for Bredhage Fyrlinie. Kl. 19¹⁵ fortsattes Rejsen. Da det blæste en SSØ.-lig Storm med Regnbyger, blev det besluttet at gaa til Ankers ved Hals. Da M. var ved Svinget til Hals, blev der slaaet Halv Kraft til Maskinen, og der holdtes Stb. over for at gaa klar af en Ankerligger, der senere viste sig at være 3^m Sk. »Gertrud« af Hamburg, og som laa opankret tæt ved den hvide Vinkel i Hals Fyr. Umiddelbart efter kom en Ankerligger i Sigte ret forude, hvorfor der drejedes lidt Bb. over. M. blev nu af Strøm og Vind ført imod G., hvis Klyverbomb Kl. 20⁴⁵ kom ind over M.s Bb.s Side, hvorved det opstaaende blev beskadiget. Da Skibene var klar af hinanden, kastedes M.s Maskine Fuld Kraft Bak. Da Maskinen atter beordredes Frem, kunde den ikke manøvrere. Man lod Bb.s Anker falde og stak ca. 25 Fv. Kæde, men umiddelbart efter tog M. Grunden paa Løbets N.-Side. D. ⁸/₁₂ Kl. 9²⁰ kom M. flot ved fremmed Hjælp.

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

202. M/S **Malaya** af Kjøbenhavn, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kalmar.

Kollideret d. ¹⁷/₈ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁴/₈ 29.

Kl. ca. 15 var M. under Assistance af Lods og Slæbebaad For og Agter under Omsvæjning i den N.-lige Del af Gasværkshavnen. »Malaya« gik agter over, og da Farten skulde tages af Skibet, blev der slaaet Langsomt Frem paa begge Maskiner, og kort efter Fuld Kraft Frem paa Bb.s Maskine. Fra Agterdækket varskoedes nu om at stoppe, og umiddelbart efter at dette var gjort, tørnede den agterste Slæbebaad — S/S »Mjølner« af Kjøbenhavn — med Skruen imod »Malaya«s Stb.s Skrue, hvorved »Mjølner«s Skrue blev ødelagt.

Af den af »Mjølner«s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib pludseligt mistede Styret og blev — skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem — suget imod »Malaya«s Stb.s Skrue, hvorved Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen op-

lyste antage, at Kollisionen skyldes, at »Mjølner« af »Malaya«s Skruvand er blevet suget ind imod det sidstnævnte Skib.

203. Ff. **Margit** af Bønnerup Strand, 8 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Fyr.

Strandet og forlist d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁ 29. Strandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev M., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

204. Ff. **Margit** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. ¹⁶/₈ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²⁶/₉ og ³⁰/₉ 29.

Kl. ca. 11, medens M. var i Færd med at løbe Linen ud paa en Fiskeplads ca. 4 Sm. NNV. af Horns Rev F.S., blev Fartøjet overhalet af Ff. »Noomi« af Esbjerg, der havde ligget forankret SSV. for M. i en Afstand af ca. 150 Fv., og som fra Bb.s Side forsøgte at gaa foran for M. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev M.s Ror lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede N.s Stb.s Bov imod M.s Bb.s Side, der blev en Del beskadiget.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N. forlod sin Bøje efter at M. var begyndt at løbe Linen ud. N. løb op langs M.s Bb.s Side i den Hensigt at gaa foran om M. Idet M. passeredes drejede dette Skib lidt Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaelig, blev M.s Ror lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. N. led ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. 1. Søretten har udtalt med Hensyn til Erstatningsspørgsmaalet, at Skylden for Sammenstødet udelukkende maa lægges paa Føreren af Kutteren N., hvem det fulde Erstatningsansvar for den skete Skade altsaa maa paahvile.

Anm. 2. Ved en af Esbjerg Søret under ⁵/₁₂ afsagt Dom, er N.s Fører for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 24, jfr. Art. 22, idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr.

205. S/S **Margrethe** af Aalborg, 2441 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til London.

Kollideret d. ⁷/₁₂ 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₁₂ 29.

Se Nr. 39.

206. M/Gl. **Margrethe** af Struer, 40 Reg. T. Br. Bygget 1811 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Halmstad til Aalborg med Træ.

Sprunget læk og kæntrret d. ⁷/₆ 29 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁵/₆ 29.

Kl. 3 afgik M. fra Halmstad. Det blæste en frisk SSØ.-lig Brise, der i Løbet af Natten friskede til Storm. Kl. ca. 6 begyndte Skibet at trække Vand, og skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet hurtigt. Kl. ca. 8 ændredes Kursen imod Anholt. Umiddelbart efter revnede Storsejlet og Motoren gik i Staa, fordi Vandet stod ca. 1 Fod op paa Cylinderen. M. faldt nu tværs i Søen, hvorved Dækslasten forskød sig, og Skibet fik ca. 45° Stb.s Slagside. Kl. ca. 10 — da M. var mellem Lysegrunden og Anholt — kom en Damper — S/S »Luna« af Bremen — i Sigte. Der blev sat Nødsignal, og da L. var i Nærheden af M., blev der fra førstnævnte Skib sat en Baad, bemanded med 4 Mand, paa Vandet. Da Baaden var ca. 15 m fra M., der nu var kæntrret, saa Masterne laa i Vand, blev der raabt til de ombordværende — 2 Mand — om at springe over Bord, hvilket de gjorde, hvorefter de blev bjærget op i Baaden. L. landsatte Besætningen i Kjøbenhavn. D. ⁹/₆ blev M. indbjærget til Kjøbenhavn.

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. S/S **Maria Toft** af Kjøbenhavn, 1911 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Methil i Ballast.

Havareret i Marts 1929 paa Elben.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁸/₃ 29.

Under Sejlads i Isen i Dagene ¹²/₃ — ¹⁴/₃ fik M.T. Skruen samt 12 Plader beskadiget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

208. Ff. **Marie** af Fjellerup Strand, 8 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Fyr.

Strandet d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Srandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Strandingsindberetning dat. ⁴/₂ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev M., der laa til Ankers ved Fjellerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

209. M/Sk. **Marie** af Fredericia, 79 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

Brand om Bord d. ²/₂ 29 i Randers Havn.

Brandforhør i Randers d. ⁸/₂ 29.

Kl. 13 opstod der Ild i Folkelukafet Brandvæsenet tilkaldtes og fik hurtigt Ilden slukket

Anm. Ilden er formentlig opstaaet ved, at et i Folkelukafet anbragt Komfur har været stærkt opvarmet og derved har antændt et i Nærheden staaende Træskab.

210. 3^m Sk. **Marie** af Thurø, 237 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Sundsvall til Pontrieux med Papirmasse.

Havareret og sprunget læk i December 1929 i Skagerak; kastet Dækslast over Bord; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁰/₁₂ 29.

D. ⁹/₁₂ Kl. 7³⁰ under en SV.-lig Storm tog Skibet en svær Sø over, som knuste luv Vandringsspir og Lønningen og bortrev Bb.s Ladeport og en Del af Skanseklædningen. D. ¹⁰/₁₂ opdagedes det, at Skibet lækkede en Del, saaledes at der maatte pumpes indtil 2 Timer i Vagten. D. ¹⁵/₁₂ Kl. 6 pejledes Hanstholm Fyr i misv. SV.t.S., gisset Afstand 18 Sm. Da Lækagen tiltog, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at kaste noget af Dækslasten, hvorefter ca. 70 Baller Papirmasse kastedes over Bord. Kl. 24 pejledes Hirshals Fyr i misv. SSØ., gisset Afstand 17 Sm. D. ¹⁶/₁₂ Kl. 0³⁰ holdtes af for Skagen og Kl. 17 opankredes M. 5 Sm. af Skagen Fyr, der havdes i NØ.¹/₂ N. D. ¹⁷/₁₂ Kl. 8 afholdtes Skibsraad, hvorefter det blev besluttet at søge ind til Frederikshavn for Reparation. Kl. 12³⁰ ankom M. til Frederikshavn.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet og Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet og Lækagen skyldes haardt Vejr.

211. S/S **Marie** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Dublin til Barcelona med Jern.

Havareret d. ²⁴/₁₂ 29 i den irske Kanal; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁷/₁₂ 29.

Kl. ca. 22, da M. under en ØSØ.-lig Storm var 1 Sm. NØ. af Kiste F.S., blev Forlugen slaaet ind af en svær Sø. Der søgtes ind til Belfast for Reparation.

212. 3^m M/Sk. **Marta** af Thorshavn, 212 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr og Eg.

a) Kollideret d. ¹⁵/₇ 29 i Færingehavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ⁴/₁₀ 29.

Se Nr. 113 a.

b) Paa Rejse fra Thorshavn til Hull med Fisk.

Forlist d. ¹¹/₁₀ 29 i Atlanterhavet; 2 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ¹⁷/₁₀ 29. Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. ²⁵/₁₁ 29.

Ca. Kl. 1, da M. under en NV.-lig orkanagtig Storm befandt sig SØ. for Fare Isle, slog en Braadsø over Skibet, hvorved Luv Skanseklædning og Støtter blev slaaet ind. M. blev læk, og det forsøgtes uden Held at tætte Lækagerne. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns, blev der afgivet Nødsignaler. Kl. ca. 4 blev Signalerne observerede af 2 Trawlere, der herefter holdt sig i Nærheden af M. Da det blev lyst, forlod Besætningen M. i Redningsbaaden. Herunder tørnede Baaden imod M.s Laaring, og da der i det samme kom en Braadsø, fyldtes Baaden og kæntrade. Besætningen blev — med Undtagelse af Føreren Johan Sofus Christiansen af Thorshavn, der var forsvundet — bjærget om Bord i Trawler »A 61« af Aberdeen, dog var Kok Lars Christian Jacobsen af Arge afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

213. 3^m Sk. **Martin Nissen** af Svendborg, 212 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Stornoway med Træ.

Forlist i December 1929 i Nordsøen; 7 Omkomne.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁶/₁ 30. Forlisanmeldelse dat. Thurø d. ³¹/₁ 30. Søforhør i Svendborg d. ³/₅ og ⁹/₅ 30.

D. ¹⁹/₁₁ afgik M.N. fra Sundsvall. D. ⁴/₁₂ anløb Skibet Kjøbenhavns Red, hvorfra Rejsen fortsattes d. ⁷/₁₂. D. ³⁰/₁₂ drev M.N. med Bunden i Vejret og begge Stævne knust i Land ved Canbal, Dunrossness, paa Shetland. Da der intet siden er hørt til Besætningen, der bestod af Skibsfører Chr. A. Jensen af Thurø, Styrmand B. B. Petersen af Troense, Matroserne Børge Sørensen af Næstved og Ejnar Madsen af Dræby, Ungmændene H. Arnesb af Dragør og E. Eriksen af Kjøbenhavn og Kok P. Wilhjelm, maa denne antages at være omkommet.

Anm. Det ene af Sørrettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at han kendte Skibet særdeles godt og ansaa det for at være et fuldtud godt Skib. Han kan ikke tænke sig anden Aarsag til Forliset, end at det er kæntrret under den stærke Storm ved Juletid. Skaden For og Agter har det antagelig først faaet ved Grundstødningen mod Klipperne.

214. S/S **Mary** af Esbjerg, 1824 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn.

Grundstødt og kollideret d. ²³/₉ 29 i Kieler-Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶/₉ 29.

Kl. 19²⁰, da M., der havde Lods om Bord, var ved 31,5 km Stenen, kom Skibet tæt til Kanalens Stb.s Side. Roret blev lagt Stb. og kort efter haardt Bb. M. lystrede ikke den sidste Rormanøvre, hvorfor Stb.s Anker kastedes med 12 Fv. Kæde men umiddelbart efter tog M. Grunden paa Kanalens Bb.s Side og blev staaende. Umiddelbart efter Grundstødningen tørnede en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Trojan« af Bergen, imod M.s Stb.s Side ud for Agtermasten, hvorved M. fik 2 Plader trykket ind. Kl. 21⁰² kom M. flot ved egen Hjælp.

Anm. 1. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at M. ikke lystrede Roret, fordi der var for lidt Vand under Kølen.

Anm. 2. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

215. Ff. **Mary** af Frederikshavn, 32 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ²³/₅ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{3}{6}$ 29.

Kl. 3⁴⁰ medens M. i fint Vejr befandt sig paa en Fiskeplads ca. 122 Sm. NØ. af Grimsby og var ved at løbe Linerne ud, mistede Fisker Martin Severin Hyttel af Sæby, der var i Færd med at gøre Voddet klart om Stb., Balancen og faldt over Bord. Skruen blev straks slaaet Bak, og den overbordfaldne kunde ses 30—40 m agter ude. Roret blev nu lagt haardt Stb. og Skruen slaaet Frem, men inden det lykkedes at manøvrere M. hen til den forulykkede, var han forsvundet. Efter at have opholdt sig paa Stedet i 3 Kvarter, begyndte man at trække Vod efter den forulykkede. Kl. 16²⁰ blev Eftersøgningen opgivet, og M. afgik til Esbjerg.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er gledet paa Dækket, der var glat af Olie og Vand.

216. M/S **Mathilde** af Lemvig, 196 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Skive og Lemvig med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{16}{4}$ 29 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{27}{4}$ 29.

Kl. 20¹⁵ passerede M. Ydermolen ved Kjøbenhavns Havn. Kort efter, da M. var ca. 100 m ØNØ. for 1-Kosten, kom et Motorskibs grønne Sidelanterne i Sigte om Bagbord i ca. $\frac{1}{4}$ Sm.s Afstand. Da Skibene var 2—3 Skibslængder fra hinanden, blev der fra M. givet en kort Tone med Fløjten. Umiddelbart efter, da en Kollision syntes uundgaelig, kastedes M.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten, men umiddelbart efter, ramte M.s Bov det andet Skib Midtskibs. M. fik et Par mindre Buler i Bb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib, hvis Navn og Hjemsted er ubekendt, foreligger ikke.

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

Tørnet Kajen d. $\frac{30}{5}$ 29 i Esbjerg.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{7}$ 29.

Kl. ca. 18 manøvreredes M. under en frisk NV.-lig Kuling ud af Esbjerg Havn. Herunder lystrede Skibet ikke Roret, der var lagt Stb.; Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede M.s Stævn imod Kajen, hvorved Stævnen blev beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Skibet ikke lystrede Roret.

218. Ff. **Mette** af Thyborøn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{18}{4}$ 29 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{27}{4}$ 29.

Kl. ca. 17, da M. var i Nærheden af den grønne Bøje ved Indsejlingen til Thyborøn, opdagedes det, at Fisker Theodor Christensen af Thyborøn var faldet over Bord og laa ca. 50 Fv. agterude. Fartøjet blev straks vendt, og da den overbordfaldne passeredes, forsøgtes det at naa ham med en Baadshage, hvilket ikke lykkedes. M. blev atter vendt, men inden Fartøjet atter kom til den overbordfaldne, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne. M. forblev paa Stedet i ca. et Kvarter, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter der i Sagen oplyste antage, at den forulykkede, der var beskæftiget med at klare Dækket op agten for Styrehuset, er gledet paa Dækket og faldet over Bord.

219. S/S **Middelhavet** af Kjøbenhavn, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Liverpool med Træ.

Mistet Ankeret d. $\frac{9}{8}$ 29 paa Mersy Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{8}$ 29.

Kl. 9, da M., der laa opankret med 75 Fv. Kæde paa Stb.s og 45 Fv. paa Bb.s Anker, var i Færd med at lette, brækkede Bb.s Ankerkæde, hvorved Ankeret og ca. 5 Fv. Kæde mistedes.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

220. Ff. **Mine II** af Bønnerup Strand, 8 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. $\frac{15-16}{1}$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{1}$ 29. Strandingsforretning d. $\frac{29}{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $\frac{7}{2}$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev M.II, der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

221. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kattgat.

Grundstødt d. $\frac{21}{3}$ 29 ved Hesselø.

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

D. $\frac{30}{3}$ Kl. 15¹⁰ havdes Øster Flak F.S. tværs om Bb. i 0,5 Sm.s Afstd., Log 28. Der styredes retv. S 19° Ø., hvilken Kurs bibeholdtes til Kl. 17²⁰, Log 47, da Kursen ændredes til retv. S. 2° Ø. Kl. 5³⁰ blev der tæt Taage; Loggen, der viste 51, bjærgedes paa Grund af Is. Kl. 18⁵⁰ hørtes Fornæs Taagesignal tværs i en Afstd. af 2,5 Sm. Kl. 20³⁰ og Kl. 21¹⁵ loddedes 23 m. Kl. 22⁰⁰ ankredes for Stb.s Anker i 23 m and. D. 21/3 Kl. 730 lettedes. Da Ankeret skulde hives ind i Klydset, brækkede Kæden, og Ankeret tabtes. Det var stadig tæt aage, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Fra Kl. 730—835 styredes retv. S. 64° Ø og følgende Lodsskud blev taget kl. 800 22 m, 820 23 $\frac{1}{2}$ m, 835 32 m. Kl. 835 ændredes Kursen til retv. S. 88°, Ø. og Kl. 855 loddes 34 m og Kl. 910 23 m. Kursen ændredes nu til retv. N. 58° Ø. Kl. 930 loddedes 24 m,

Kl. 10⁰⁰ 31 m, Kl. 10²⁰ 31 m og Kl. 10³⁵ 19 m, hvorefter Kursen ændredes til retv. N. 83° Ø. Kl. 10⁵⁰ loddedes 19 m, og da man nu var sikker paa, at Sjællands Rev var passeret, blev Maskinen beordret Fuld Kraft. Kl. 11⁴⁵ tog M. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Hesselø NV. Rev. Efter forgæves at have forsøgt at faa Skibet, hvis II-Tanke lækkede, flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. 26/3 Kl. 14 kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, 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 Taage i Forbindelse med Strømsætning.

222. B/B **Mjølnær** af Kjøbenhavn, 70 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Jern og Staal.

Kollideret d. 17/8 29 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 24/8 29.

Se Nr. 202.

223. Ff. **Moders Minde** af Kerteminde, 26 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Norge til Kerteminde. Tom.

Grundstødt d. 22/1 29 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/1 29. Politirapport dat. 5/6 og 10/6 29.

D. 21/1 Kl. ca. 13³⁰ passeredes Færder, og herfra styredes S. 1/2 V. Vejret var tæt Taage og Loddet blev jævnlgt benyttet, D. 22/1 Kl. ca. 5³⁰ ændredes Kursen til S.t.V. 1/2 V. Kl. ca. 6³⁰ tog M.M. Grunden, Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og Skibet kom straks flot. Motoren holdtes nu gaaende langsomt frem, Fartøjet stødte dog flere Gange i Grunden, og blev til sidst staaende, som det senere viste sig, mellem Tversted og Kandestederne. Kl. ca. 9 kom Fartøjet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

224. 4^m M/Sk. **Mogens Kock** af Rønne, 385 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Port of Spain til Kjøbenhavn med Asfalt.

Havareret d. 15/2 29 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 9/4 29.

Kl. 23⁵⁵, da M.K. under en SV.-lig Kuling befandt sig paa gisset 35° 49' N. Brd. 39° 37' V. Lgd., førende tre Forsejl samt Stor- og Skonnertsejl, kom pludselig en orkanagtig Regnbyge, der bevirkede, at Fokkemasten knækkede 6 Fod under Godset, og at Skonnertsejl, Korsejl samt Rigningen faldt ned paa Bb.s Side af Masten. Umiddelbart efter sprang Vinden om til NV., hvorved Storsejlet bommede og Stortoppen knækkede, saa Nokken af Gaffelen faldt ned langs Masten. D. 16/2 blev Bb.s Redningsbaad og Rorhytten slaet forefter, Bb.s Lanternebrædt knust, Septrene bøjede og Lugebommen paa Nr. 2 Lugen brækket af Søen. Efter et d. 1/3 afholdt Skibsraad blev det besluttet at anløbe Plymouth som Nødhavn.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Haparanda til Villa Garcia med Træ.

Strandet d. 7/12 29 ved Englands S.-Kyst; kondemneret.

Søforklaring i Newhaven d. 9/12 29. Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. 13/12 29. Søforhør i Rønne d. 12/3, 27/3, 5/4 og 23/4 30. Søforhør i Svendborg d. 29/3 30. Korlisanmeldelse dat. Rønne d. 9/4 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. 16/4 30.

D. 3/12 Kl. 11 afsejlede M.K. fra Ramsgate, der var anløbet for Reparation af Motoren. D. 5/12 Kl. 2¹⁵ stoppede Motoren, fordi Smøreoliepresserpumpen svigtede. Det blæste en SSV.-lig Orkan, og da der paa Grund af Vejret ikke kunde føres Sejl, drev Skibet for Vinden. Kl. ca. 4 blev Døren til Maskinrummet slaet i Stykker af Søen, og inden det lykkedes at spigre Brædder for Døraabningen, var der trængt meget Vand ned i Maskinrummet. Da det viste sig umuligt at faa Skibet til at falde af, blev det besluttet at kaste Dækslast over Bord, hvilket paabegyndtes Kl. 8. I Løbet af Dagen bedredes Vejret noget, og det blev besluttet at søge ind til nærmeste Havn. Kl. ca. 16 — efter at ca. 8 Std.s af Dækslasten var kastet over Bord — styredes NØ.t.Ø. for klodsrebet Skonnertsejl. I Løbet af Natten blev der sat nogle flere Sejl, og d. 6/12 Kl. 17 var M.K. ca. 5 Sm. af Horseshoe-Bank, Littlehampton. Vinden tiltog nu atter, og Kl. 20 kunde kun føres klodsrebet Storsejl, for hvilket Skibet ikke kunde styres. D. 7/12 Kl. 0⁴⁵ loddedes 20 Fv., Kl. 1⁴⁵ 20 Fv., Kl. 2⁴⁵ 20 Fv., Kl. 3⁵⁰ 18 Fv., Kl. 4⁴⁰ 17 Fv. og Kl. 5¹⁵ 13 Fv. Vand. Kl. 5²⁰ kastedes begge Ankre og Kæderne blev stukket til Tamp. Ankrene kunde imidlertid ikke holde Skibet, der Kl. 6²⁰ tog Grunden med Agterskibet og huggede haardt. Kl. ca. 9 blev Besætningen bjærget af Redningsbaaden fra Newhaven. Medens Redningsbaaden var paa Vej ind mod Land, slog en svær Braadsø over Baaden, hvorved 3 Mand af M.K.s Besætning kom til Skade. To af de tilskadekommende maatte bringes paa Hospitalet ved Ankomsten til Newhaven. Skibet, der senere blev indbjærget til London, er blevet kondemneret.

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

Anm. 2. Den danske Regering har overfor Redningsbaadens Besætning udtalt sin Paaskønnelse af det Mod og den Uforfærdethed, som de paagældende har udvist, og har til Erindring om denne Begivenhed tilstillet Baadens Fører et Guldur med Inskription og hver af Baadens øvrige Mandskab et Sølvbæger med Inskription.

225. S/S **N. C. Monberg** af Kjøbenhavn, 2301 Rag. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

Havareret d. 7/12 29 i Kjøbenhavn Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 28/12 29.

Kl. 9³⁰, medens N.C.M. laa fortøjet uden paa S/S »Bengore Head« af Belfast, skulde dette Skib forhale agter over. Under dette Arbejde fiskede et skarpt Fremspring lige agten for B.H.s Bak Støtterne paa N.C.M.s Overbro. 2 Støtter blev bøjet og en Del Planker blev forskubbet agter over.

Anm. Søforklaring fra B.H. foreligger ikke.

- 226.** 3^m Sk. **N. P. Petersen** af Thurø, 295 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Archangelsk til Bridgewater.
Grundstødt d. $\frac{7}{9}$ 29 paa Parretfloden.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{24}{9}$ 29.
Da N.P.P., der assisteredes af Lods og 2 Slæbebaade, var ca. 1 Sm. fra Bridgewater tog Skibet Grunden paa den venstre Flodbred. Ved næste Højvande lykkedes det at faa Skibet flot, men umiddelbart efter tog N.P.P. Grunden paa den modsatte Bred. D. $\frac{17}{9}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.
- 227.** S/S **Natal** af Kjøbenhavn, 4171 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Nørresundby med Fosfat.
Grundstødt d. $\frac{20}{11}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{23}{11}$ 29.
Kl. 9⁴⁰ lettede N., der havde ligget til Ankers ved Hals Barre Fyr, og styrede under Assistance af Lods ind over Barren. Kl. 10¹⁰ blev Skibet under en Byge med kraftige Vindstød, ført over mod N.-Siden af Sejløbet, hvor det tog Grunden. Kl. 17³⁰ kom N. flot ved egen Hjælp.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Afdrift i Forbindelse med Strømsætning.
- 228.** 3^m Sk. **Nathalia** af Marstal, 167 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Åbo til Rhyl med Træ.
Grundstødt d. $\frac{21}{8}$ 29 i Rhyl.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{8}$ 29.
Under Indsejlingen til Forys Havn tog N. Kl. 15 Grunden ca. 3 Skibslængder fra Kajen og blev staaende. Storestangen og Mesanstangen brækkede. Ved næste Højvande kom Skibet flot ved egen Hjælp.
- 229.** S/S **Nedjan** af Simrishamn, 838 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Odense med 1050 Tons Kul.
Grundstødt d. $\frac{13}{5}$ 29 ved Jyllands NV.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{5}$ 29.
Kl. 18¹⁵ grundstødte N. i taaget Vejrr ved Lønstrup. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning.
- 230.** S/S **Nelly** af Esbjerg, 1549 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.
a) Paa Rejse fra Helsingfors til London med Cellulose.
Havareret i Isen d. $\frac{12}{3}$ 29 i Kattegat.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{16}{3}$ 29.
Kl. 8³⁵ løb N. fast i svær Pakis. Roret blev lagt midtskibs, og der bakkedes med Maskinen i ca. 3 Minutter, hvorefter Roret lagdes haardt Stb. Da Skibet drejede Stb. over, stoppedes Maskinen, og en Undersøgelse viste, at Roret var vredet til Stb. Efter at have ændret Rorets Stilling ved Hjælp af Kæde-trækket til Kvadranten fortsattes Rejsen til Frederikshavn.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Roret er blevet vredet under Bakmanøvren i Isen.
b) Kollideret d. $\frac{21}{9}$ 29 paa Themsens.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{10}$ 29.
N., der havde Lods om Bord og som skulde fortøje i Bøjerne ved Beckton, maatte Kl. 15¹⁵ opankre tværs af Beckton Banks, idet Skibet af Vinden blev ført ud i Midten af Farvandet. Kl. 15³⁰ kom en Slæbedamper med 6 Lægtre op agten for N. Da der syntes Fare for en Kollision baade med Slæbedamperen og med nogle ned ad Floden kommende Skibe, kastedes N.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød i Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede Lægter »Dunoon 211« med Stb.s Side imod N.s Bb.-Bov.
Anm. Søforklaring fra D.211 foreligger ikke.
- 231.** M/Sk. **Nelly** af Frederikshavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Agger Tange med Sten.
Grundstødt d. $\frac{11}{11}$ 29 i Limfjorden.
Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{11}$ 29. Strandingsforretning i Kobberø d. $\frac{12}{11}$ 29.
Ca. Kl. 18 opankredes N. paa Grund af Regntykning under en orkanagtig SV.-lig Storm i den Ø.-lige Del af Kobberø Løb. Ca. Kl. 22 gik Skibet i Drift, og skønt Motoren startedes, tog Skibet Grunden ved Kobberø og blev staaende. D. $\frac{14}{11}$ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægteret.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 232.** M/Tjk. **Neptunus** af Marstal, 83 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Rudkøbing til Moss med Tapiokamel.
Grundstødt d. $\frac{7}{10}$ 29 ved Læsø.
Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{10}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{11}$ 29.
Kl. ca. 3 passeredes Tangens Lysbøje Ø. om i ca. 2 Sm.s.Afstand. Herfra styredes misv. N.t.V. Det blæste en stormende S.-lig Kuling med Regnbyger, Vejret var diset. Ved Daggry saas forude om Bb. Skæret af et Fyr, hvis Karakter ikke kunde bestemmes, og som blev antaget for at være Hals-Barre Fyr. Det viste sig senere, at Fyret var Østre-Flak F.S. Kl. ca. 8 kom Land i Sigte om Bb., og Kursen ændredes til N.t.Ø. samtidig med, at Loddet holdtes gaende. Der loddedes 2—3 Fv. Vand. Kl. ea. 8²⁰ tog Skibet

Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Landgrunden S. for Læsø. D. $\frac{8}{10}$ Kl. 5³⁰ kom N. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning og den Omstændighed, at Afdriften var større end beregnet.

233. Ff. **Niels Mørch** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg.

Kollideret d. $\frac{12}{11}$ 29 i Limfjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{21}{11}$ 29.

Se Nr. 60.

234. S/S **Niobe** af Esbjerg, 1150 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Helsingfors til Themsen.

Kollideret d. $\frac{2}{3}$ 29 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{3}$ 29.

D. $\frac{1}{3}$ Kl. 23⁵⁰, medens N. sejlede i Konvoy under Assistance af en Isbryder, blev der givet Signal til Konvojen om at stoppe. Det agten for N. værende Skib — S/S »Söderhamn« af Hamburg — var da ca. 1 Sm. agterude. S. nærmede sig stadig N., og d. $\frac{2}{3}$ Kl. 1¹⁷ syntes en Kollision uundgaaelig, hvorfor N.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede S.s Stb.s Bov imod N.s Agterende, hvorved sidstnævnte Skib fik et stort Hul i Poopen, medens S. fik et Hul i Boven.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

235. S/S **Nivaa** af Kjøbenhavn, 1803 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Windau i Ballast.

Kollideret d. $\frac{11}{4}$ 29 i Kattogat.

Søforklaring i Windau d. $\frac{18}{4}$ 29 og i Aarhus d. $\frac{11}{7}$ 29.

Kl. 2⁴⁰ passeredes Sjællandsrev i 2 Sm.s Afstand. Fra denne Plads styredes Ø. Kl. 3²⁰ kom et Skibs røde Sidelanterne pludselig i Sigte ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Roret blev straks lagt haardt Bb. Da det andet Skib, der senere viste sig at være 3^m Sk. »Thor« af Halmstad, havdes om Bb., støttedes paa Roret samtidig med, at Maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter skurede Skibene langs hinandens Bb.s Side.

Ved Søforklaring og Søforhør d. $\frac{18}{4}$ 29 i Nakskov har T.s Besætning forklaret, at T. Kl. 0⁰⁰ befandt sig ca. 4 Sm. S. $\frac{1}{2}$ V. af Hesselø. Der styredes VNV. $\frac{1}{2}$ V. for en frisk Ø.-lig Brise. Kl. 2⁴⁰ kom N.s grønne og røde Sidelanterner i Sigte $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. Da Skibene var saa tæt ved hinanden, at en Kollision syntes uundgaaelig, raabtes der fra T. for at paakalde N.s Opmærksomhed, men umiddelbart efter — Kl. 3²⁰ — tørnede N. imod T.s Bb. Bov, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man i N. for sent har set T.s røde Sidelanterne.

236. S/S **Nixe** af Altona, 727 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Skotland i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{11}{11}$ 29 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{11}$ 29.

N. laa under en SSV.-lig Storm opankret i Aalbækbugten i 7 Fv. Vand. Kl. 19⁵⁰ gik Skibet i Drift. Skønt der blev stukket ca. 70 Fv. Kæde ud, vedblev Skibet at drive, og Kl. 20¹⁵ tog det Grunden ca. 4 km V. for Skagens Havn. Besætningen kom i Land ved egen Hjælp. D. $\frac{5}{12}$ Kl. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

237. Ff. **Noomi** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{16}{8}$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{26}{9}$ og $\frac{30}{9}$ 29.

Se Nr. 204.

238. 3^m M/Sk. **Nordfarid** af Vaag, 138 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Færingerhavn til Fiskeplads i Atlanterhavet.

Grundstødt d. $\frac{4}{7}$ 29 i Færingerhavn.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $\frac{2}{10}$ 29.

Kl. 20 afgik N. fra Færingerhavn. Da Skibet befandt sig ved Nordenden af Baakeø, tog det Grunden og blev staaende. D. $\frac{5}{7}$ Kl. 3 kom Skibet flot ved egen Hjælp. N. havde faaet en mindre Lækage ved Grundstødningen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Aarsagen angives at være stærk Strømsætning.

239. Ff. **Nordhavet** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg, Bøg og Fyr.

1 Mand skyllet over Bord og druknet. $\frac{16}{1}$ 29 i Kattogat.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{16}{1}$ 29.

Kl. 7, da N. befandt sig N. for Gilleleje Flak kom Styregrejerne i Uorden. Medens Føreren sammen med Fisker Oskar Christiansen Rump af Skagen var ved at forsøge at faa Styregrejerne klar igen, tog Skibet en voldsom Braadsø over, der rev Rump med over Bord. Der blev ikke kastet nogen Redningskrans ud til den forulykkede, da hele Skibet var overiset og Redningskransene som Følge deraf frosset fast; da endvidere Baaden ikke kunde manøvreres før Styregrejerne var bragt i Orden, og da Arbejdet hermed tog over 1 Time, maatte alt Redningsarbejde paa Forhaand opgives.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

240. Ff. **Nordstjernen** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

En Mand slaet over Bord og druknet d. $\frac{7}{6}$ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{22}{6}$ 29.

Kl. ca. $8\frac{1}{2}$, da N. befandt sig ca. 8 Sm. SV.t.V. af Graadyb Lystønde, blev Kok Adolph Boysen Jensen af Esbjerg slaet over Bord af en Sø, der brød ind over Fartøjet agter fra. Fartøjet blev saa hurtigt det lod sig gøre manøvreret rundt; men inden det lykkedes at naa hen til den overbordfaldne, var han forsvundet. N. blev liggende paa Stedet $\frac{1}{2}$ Time uden at den forulykkede kom til Syne, hvorefter Fartøjet gik til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremaar at det ovenfor anførte.

241. 3^m Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 242 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Ronnebysedd til Ballina med Træ.

Havareret d. $\frac{28}{9}$ 29 i Atlanterhavet; mistet Dækslast.

Indberetning fra Konsulatet i Dublin dat. $\frac{3}{10}$ 29. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{10}$ 29.

Da N. befandt sig mellem Hebriderne og Færøerne, blev Redningsbaaden, Storsejlet og Skanseklædningen under en SV.-lig Orkan slaet i Stykker af Søen. Endvidere blev en Del af Dækslasten slaet over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

242. 3^m Sk. **Nordtrafik** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Rejse fra Southampton til Boston i Ballast.

Mistet Ankrene d. $\frac{23}{12}$ og $\frac{25}{12}$ 29 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{12}$ 29.

Kl. 1⁰⁰, medens N. under en SSØ.-lig Storm laa til Ankers ved Sunk Island, brækkede Ankerkæden, hvorved Ankeret og 45 Fv. Kæde mistedes. Det andet Anker kastedes. D. $\frac{25}{12}$ Kl. 1⁰⁰ brækkede ogsaa denne Ankerkæde, og Ankeret med 45 Fv. Kæde gik tabt.

243. Lgt. **Odin** af Nyborg, 311 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Struer.

Tørnet Pontonbroen d. $\frac{2}{4}$ 29 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{3}{4}$ 29.

Kl. ca. 6⁰⁰, da O., der var fortøjet langs Siden af B/B »Mjølner« af Københav, var halvt igennem Pontonbroens Aabning, blev baade O. og M. pludselig forsat S. over, hvorved O.s Skanseklædning Agter om Stb. fiskede en fremspringende Kant paa Broen. O.s Skanseklædning bøjedes og 2 Nagler brækkede.

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

244. M/Sejlskib **Olga u. Hilma** af Stade, 50 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Helsingborg med Sentsalt.

Grundstødt d. $\frac{20}{6}$ 29 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{6}$ 29.

Kl. 21 grundstødte O.u.H. i klart, stille Vejr paa Avernakke Rev. D. $\frac{25}{6}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

245. 3^m Sk. **Olga** af Thurø, 316 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Sundsvall til Kirkwall med Træ.

Havareret i December 1929 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Aalesund d. $\frac{8}{1}$ 30. Indberetninger fra Gesandtskabet i Oslo dat. $\frac{8}{1}$, $\frac{10}{1}$ og $\frac{13}{1}$ 30.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{4}$ og $\frac{23}{6}$ 30. Søforhør i København d. $\frac{6}{5}$ 30. Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{30}{5}$ 30.

D. $\frac{23}{12}$ Kl. 19³⁰, da O. under en orkanagtig SØ.-lig Storm efter Bestikket skulde være 37 Sm. misv. V. af Sumburgh Head, loddedes 45 Fv. Da Føreren — S. Mauritzen kort efter var ved at tage et nyt Lodskud, tog Skibet en svær Braadsø over, der slog Agterskibet i Stykker, knuste Hytten, Rattet og Jollen og skyllede Føreren over Bord. Skibet kunde herefter ikke styres; Rorledningen fastsurredes, og hele Besætningen tog Ophold i Kahytten, hvorfra det forsøgtes at stoppe Hullerne i Skibssiden ved Hjælp af Køjetøj o.l. Skibet fyldtes efterhaanden med Vand, indtil det flød paa Lasten, og d. $\frac{24}{12}$ Kl. 4 maatte Besætningen søge Tilflugt i Riggeren. Kl. 23 bedredes Vejret saa meget, at man kunde tage Ophold i Kabysen, og i Løbet af d. $\frac{26}{12}$ lykkedes det at faa gjort Roret brugeligt. Søkort og Kompas var imidlertid gaaet tabt. D. $\frac{3}{1}$ 30 om Aftenen kom 4 Fyr, der antoges for at være Fair Hill, i Sigte, og O. blev lagt paa modsat Bov. D. $\frac{4}{1}$ Kl. 9 blev det besluttet at søge mod Land, men alle Forsøg paa at faa Skibet paa den anden Bov mislykkedes. Kort efter opdagedes O., hvis Sejl var blæst i Stykker, af en Damper — Trawler »Senator Mumsen« af Cuxhafen — og efter ca. 2 Timers Forløb opnaaedes Forbindelse mellem Skibene ved Hjælp af en Lodline. Ved Hjælp af denne Line blev hver Mand af O.s Besætning halet om Bord i S.M. Sidstnævnte Skib forblev ved O., og d. $\frac{5}{1}$ Kl. ca. 10 blev S.M.s Jolle sat paa Vandet, og der opnaaedes Forbindelse med O. Kl. ca. 13 begyndte S.M. at bugsere O. efter at S.M.s Styrmand og 2 Matroser var gaaet om Bord i Vraget. Skibene befandt sig da 24 Sm. af Grip. D. $\frac{6}{1}$ Kl. ca. 1 sprang Slæberen, men da det blev Dag, lykkedes det atter at faa Forbindelse mellem Skibene. D. $\frac{7}{1}$ indkom Skibene til Aalesund.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

246. Ff. **Oline** af Bønnerup Strand, 6 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg.

Strandet d. $\frac{15-16}{1}$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{1}$ 29. Strandingsforretning d. $\frac{29}{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $\frac{7}{2}$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev O., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

247. S/S **Oluf Mærsk** af Svendborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Casablanca til Leningrad med Fosfat.

Kollideret d. $16/10$ 29 i Leningrad.

Søforklaring i Leningrad d. $26/10$ 29. Søforhør i Aarhus d. $2/1$ 30.

Kl. 15^{30} lettede O.M., der havde ligget opankret ved Kronstadt, og Rejsen fortsattes under Assistance af Lods og Slæbebaad. Kl. 17^{15} kom Skibet ind i Kanalen til Leningrad. Det blæste en haard NV.-lig Storm. Da O.M. Kl. ca. 18^{15} var naaet gennem Kanalen, kom en modgaaende Damper, der senere viste at være russisk S/S »Jamal« og som blev bugseret agter over, i Sigte. Da der syntes Fare for en Kollision, kastedes O.M.s Maskine, der gik Langsomt, Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede dette Skibs Bb.s Bov imod J.s Stb.s Side. O.M. fik Bb.s Ankerklyds brækket og to Plader i Boven beskadiget.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

248. S/S **P. N. Damm** af Kjøbenhavn, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Sousa til Aberdeen med Espartogræs.

Kollideret og forlist d. $28/3$ 29 i den Biskayske Bugt.

Indberetning fra Konsulatet i Nantes dat. $5/4$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $4/5$ 29. Forlisansmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $15/4$ 29.

Kl. ca. 1^{50} , da P.N.D. var paa $46^{\circ}20'$ N. Brd. $7^{\circ}10'$ V. Lgd., kom en modgaaende Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte forude, lidt om Bb. Da Skibene var ca. $1/2$ Sm. fra hinanden, blev P.N.D.s Ror lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Elima« af Le Havre, var ca. $2 1/2$ Str. om Bb. i ca. 1 Skibslængdes Afstand fra P.N.D., saas pludselig dets grønne Sidelys, og umiddelbart efter hørtes 3 korte Toner fra dets Dampfløjte. P.N.D.s Maskine kastedes straks Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter — Kl. ca. 2^{00} — ramte E.s Stævn P.N.D.s Bb.s Side ud for Fokkerigningen og skar sig dybt ind i Skibssiden. Redningsbaadene blev straks sat i Vandet, og efter at de havde forladt P.N.D. blev de optaget af E., der havde faaet Stævnen knust. E. forblev ved P.N.D. indtil dette Skib sank Kl. ca. 6. P.N.D.s Besætning blev d. $30/3$ landsat i Saint Nazaire.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

249. S/S **Pacific** af Kjøbenhavn, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra New Orleans til Montevideo med Stykgods.

Maskinen havareret i Maj/Juni 1929 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Buenos Aires d. $20/8$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/1$ 30.

D. $19/5$ Kl. 3^{50} kvitteredes Lodsens ved Anduvningsbøjen til Southwest Pass. D. $21/5$ Kl. 10^{00} maatte Stb.s Kedel sættes fra paa Grund af Lækage, og Kl. 20^{00} stoppedes Hovedmaskinen, da der ikke kunde holdes Damp. D. $22/5$ Kl. 0^{25} var Skaden udbedret og Rejsen fortsattes. D. $3/6$ maatte Maskinen atter stoppes paa Grund af Lækage paa Stb.s Kedel, og d. $5/6$ opdagedes ogsaa Lækage paa Bb.s Kedel. D. $6/6$ Kl. 12^{30} var Skaderne udbedret og Rejsen fortsattes. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge ind til Pernambuco for Reparation af Kedlerne. D. $11/6$ Kl. 11^{20} maatte Maskinen atter stoppes paa Grund af Lækage paa begge Kedler. D. $13/6$ Kl. 11^{00} fortsattes Rejsen, og d. $19/6$ Kl. 8^{10} ankom P. til Pernambuco.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet er opstaaet som Følge af Trækninger i Pladerne, naar disse under Fyrrensningerne har været udsat for Afkøling.

250. M/Sk. **Pacific** af Nakskov, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse Fra Kjøbenhavn til Nakskov med Stykgods.

Grundstødt d. $21/11$ 29 i Grønsund.

Søforhør i Stubbekøbing d. $20/11$ 29.

Kl. 4^{50} medens P. styrede efter de to røde Ledefyr ved Indsejlingen til Grønsund, knækkede Rorkæden, hvorved Skibet drejede Stb. over og tog Grunden paa Ny Tolk. D. $23/11$ Kl. ca. 1^{30} kom P. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

251. 3^m Sk. **Palesen** af Thurø, 215 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Kirkcaldy til Tønsberg med Kul.

Havareret d. $17/2$ 29 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Invergordon d. $21/2$ 29. Søforklaring i Tønsberg d. $5/4$ 29.

Kl. 12^{10} , da P. under en SSØ.-lig Storm befandt sig paa $59^{\circ}46'$ N. Brd. $2^{\circ}25'$ V. Lgd., slog en svær Braadsø Skanseklædningen om Stb. ind fra Storrigningen til Mesanrigningen. 3 à 4 Støtter knækkede, hvorved Skibet blev læk. Efter afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge ind til Peter Head eller Kromarty, og Kursen ændredes mod Kinard Head. D. $19/2$ ankom P. til Kromarty Red.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

252. S/S **Paris** af Kjøbenhavn, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Kjøbenhavn.

Havareret i Isen i Februar 1929 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/2$ 29.

D. $9/2$ Kl. 17^{12} passeredes Haken Fyr i $1/2$ Sm.s Afst. Skibet kom derefter ind i tæt sammenpakket Is, hvori det sad fast Kl. 21. I de følgende Dage sad Skibet fast i Isen, der til Tider skruede haardt. D. $14/2$ Kl. 15 ankom en Isbryder, og der sejlede efter denne indtil Kl. 18^{30} , da Arbejdet maatte opgives paa Grund af Forholdene. D. $16/2$ Kl. 13, fik Skibet atter Isbryderassistance. Kl. 17^{15} skruede Isen stærkt, og der trykkes en stor Bule i Bb.s Side ud for Nr. III Luge, hvorved ogsaa Dækket trykkes op. Kl. 18^{00}

blev der trykket en Bule i Stb.s Side udfor Nr. III Luge og samtidig mærkedes nogle svære Rystelser i Skibet. D. $17\frac{1}{2}$ Kl. 18 ankom P. til Kjøbenhavn. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at Skibet havde adskillige Buler i Skibssiderne, samt at et Skrueblad var bøjet og Skrueakselen revnet. Endvidere var Roret let bøjet.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

253. S/S **Perseus** af Amsterdam, 1306 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Malmø til Amsterdam med Stykgods.

Grundstødt d. $12\frac{1}{3}$ 29 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{3}$ 29.

Kl. 8 grundstødte P. i tæt Taage ved Dragør. D. $13\frac{1}{3}$ Kl. 3 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

254. M/S **Peru** af Kjøbenhavn, 6919 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Vaneouver til Hamborg med Stykgods og Korn.

Grundstødt d. $20\frac{1}{1}$ 29 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. $25\frac{1}{1}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $11\frac{1}{2}$ 29.

Kl. 10^{35} skiftedes Lods ved Brunsbüttel. Vejret var taaget og Strømmen udgaaende med 3 Knobs Fart. Da Lodsente mente, at Skibet var noget S.-lig i Farvandet, lagdes Roret Stb. og begge Maskiner holdtes gaaende langsomt frem for at komme lidt nordligere i Farvandet, hvor der ved Lavvande var en sikker Ankerplads. Kort efter tog P. Grunden og blev staaende ca. 200 m N. for Tønde D. Det forsøgtes straks at bakke Skibet af Grunden, men da Vandet var faldende, maatte Forsøget opgives. Mellem Kl. 17 og 18, da Vandet var begyndt at stige, forsøgtes ved forskellige Manøvrer at bringe Skibet flot. Arbejdet vanskeliggjordes imidlertid af svær Drivis, der pakkede paa Bb.s Side af Skibet, og da det kunde befrygtes, at Skibet vilde blive ført Ø. over mod lægere Vand, rekvireredes Assistance. Med Assistance af 2 Slæbebaade forsøgtes det nu at bringe P. flot, men uden Held, og Kl. $22\frac{1}{2}$ indstilledes Arbejdet for at afvente næste Højvande. D. $21\frac{1}{1}$ tilkaldtes yderligere 3 Slæbebaade. Fra Kl. 6^{50} blev der slæbt af alle 5 Slæbebaade samtidig med, at Skibets egne Maskiner gik Fuld Kraft Frem, og Kl. 8^{53} gled P. af Grunden og opankredes ved Brunsbüttel. Skibet var tæt.

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

255. S/S **Phebus** af Bremen, 657 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Stettin med Stykgods.

Grundstødt d. $22\frac{1}{3}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{3}$ 29.

Kl. 4^{50} grundstødte P. i taaget Vejr paa Hirsholm NV.-Rev. Kl. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

256. S/S **Polonia** af Kjøbenhavn, 7500 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $21\frac{1}{3}$ 29 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $25\frac{1}{3}$ 29.

Kl. 6^{57} passeredes Christiansø i 2,5 Sm.s Afstd. Der styredes retv. V., hvilken Kurs bibeholdtes. Kl. 7 blev Vejret taaget. Kl. 8^{12} hørtes Hammer Odde Taagesignal tværs, en 4 Str.s Pejling af Lyden gav Afstanden 3,8 Sm. Der mødtes nu Fastis, som holdtes om Bb. Kl. 9^{30} pejledes Sandhammerens Taagesignal i retv. N. 82° V., og Kursen ændredes til retv. S. 82° V. Kl. 10^{05} passerede Sandhammeren i en gisset Afstand af 2,3 Sm. Kursen ændredes til retv. S. 84° V. Kl. 10^{30} , da Sandhammerens Taagesignal pejledes i retv. N. 50° Ø., kom Is i Sigte forude, hvorfor der styredes forskellige Kurser. Kl. 10^{34} stoppedes Maskinerne paa Grund af svær Pakis. Kl. 10^{35} blev der slaaet Langsomt til Maskinerne. Kl. 10^{37} tog P. Grunden paa Kanten af Osaknollen og blev staaende. Kl. 14^{10} kom Skibet, hvis 2, 3, 4 og 5 Tank lakkede, flot ved egen Hjælp.

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 og Ishindringer.

257. S/S **Poul Møller** af Kjøbenhavn, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Bandholm til Oslo med 325 Tons Byg.

Havareret d. $11\frac{1}{6}$ 29 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $13\frac{1}{6}$ 29.

Kl. ca. 1, da P.M. befandt sig ca. 35 Sm. N. for Skagens Rev F.S., mærkedes nogle dumpe Stød i Maskinen. Denne stoppedes straks, og det viste sig da, at agterste Krumtaparm var brækket. Da Maskinen efter en midlertidig Reparation knapt kunde gaa halv Kraft, besluttedes det at gaa til nærmeste Havn for Reparation. Der styredes mod Frederikshavn, hvortil Skibet ankom d. $12\frac{1}{6}$ Kl. 1^{15} .

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet skete som Følge af, at Krumtaparmen havde faaet en Skade under Skibets haarde Arbejde i Isen under Isperioden i Vinteren 1928—29.

258. D/F **Prins Christian** af Kjøbenhavn, 1820 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Malmø med Passagerer.

Grundstødt d. $3\frac{1}{3}$ 29 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $4\frac{1}{3}$ 29.

Kl. 19²⁰ grundstødte P.C. i taaget Vejr paa V.-Siden af Malmø Havns gamle Sejlrende. Kl. 20²⁰ kom Skibet atter flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømætning og Isdrift samt Taage.

259. S/S **Prins Knud** af Kjøbenhavn, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull i Ballast.

Havareret i Isen d. $\frac{9}{2}$ og $\frac{10}{2}$ 29 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{3}$ og $\frac{6}{3}$ 29.

D. $\frac{9}{2}$ Kl. 10⁰⁰ løb P.K. fast i Isen i Nærheden af Middelgrund. Der sattes Signal efter Isbryder-assistance. Kl. 18⁴⁵ begyndte Isen at gaa i Drift i NNV.-lig Retning samtidig med, at den skruede stærkt. I Løbet af Natten skruede Isen ofte meget stærkt, og d. $\frac{10}{2}$ Kl. 7³⁰ opdagedes det, at Roret var bøjet Stb. over, Rorstammen vredet og den øverste Rorløkke brækket.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Kotka til Penarth med Cellulose og Pulp.

Grundstødt d. $\frac{28}{12}$ 29 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{19}{2}$ 30.

Kl. 16⁴⁵ passerede P.K., der havde Lods om Bord, Rankø Fyr. Der styredes efter Lodsens Anvisninger. Vejret var klart med enkelte Snebyger, og Vinden var SSV., frisk Brise. Kl. 17 kom der pludselig Land i Sigte ret forude. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{29}{12}$ Kl. 20³⁰ kom Skibet, der var blevet læk, flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere, efter at ca. 400 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet kan paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger intet udtalte om Aarsagen.

260. M/S **Ranja** af Oslo, 6355 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra New York til Nyborg med Olie.

Kollideret d. $\frac{28}{2}$ 29 i Store-Bælt.

Søforklaring i Nyborg d. $\frac{19}{3}$ 29.

Kl. 15³⁵, medens R., der var i Nærheden af Refsnæs fulgte efter Isbryderen »Isbjørn«, løb I. fast i Isen. R.s Maskiner kastedes Fuld Kraft Bak og Roret lagdes Stb., men inden Farten var taget af R., tørnede Skibet med Bb.s Bov imod I.s Stb.s Laaring, hvorved R. fik en Bule i Boven og 3 Spanter bøjet.

261. M/S **Rescue** af Gullholm, 72 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Visby til Aarhus med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{17}{8}$ 29 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{24}{8}$ 29.

R. sejlede ved Hjælp af Ledefyrene gennem Tolke-Dyb. Kl. ca. 3, da det grønne Fyr paa Harbølle-Pynt kom i Sigte, blev det antaget for at være Fyret paa Bergsted, hvorfor der drejedes Stb. over. Kort efter blev Føreren klar over, at det ikke var Fyret paa Bergsted, der var i Sigte, men inden R. kunde dreje Bb. over, tog Skibet Grunden og blev staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

262. Norsk Lystkutter **Rex II.** Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Oslo.

Grundstødt d. $\frac{7}{8}$ 29 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{8}$ 29.

Kl. 4 under en SØ.-lig Storm grundstødte R.II paa Knobgrunden. Fartøjet kom samme Dag flot ved Hjælp af Østerby Redningsbaad, der assisterede Fartøjet til Østerby Havn.

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

263. S/S **Rhone** af Odense, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $\frac{31}{3}$ 29 i Leith.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{4}$ 29.

Kl. 4³⁰ under Forhaling i Albert Dock, tørnede R. med Agterenden imod Bugserbaad »Cambria«, der fik Bb.s Lønning paa Fordækket beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

264. S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamborg.

Kollideret d. $\frac{7}{4}$ 29 i Kieler-Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{4}$ 29.

Kl. 23²⁵ da R., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Klm. Nr. 24 og befandt sig i Kanals Side, kom et modgaaende Skibs grønne Sidelanterne i Sigte forude 1 Str. om Bb. Kort efter viste det modgaaende Skib — M/S »Ameise« af Bremen — rødt Lys, men et Par Minutter senere vistes atter grønt Lys. R.s Fart reduceredes, og der blev givet en kort Tone med Dampfløjten, hvilket Signal besvaredes fra A. med en kort Tone. Da A.s grønne Lanterne stadig var i Sigte, blev Signalet gentaget og Maskinen stoppet samtidig med, at Roret blev lagt Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, lagdes Roret haardt Bb., og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. 23³⁵ — da R. var ca. 10 m fra Pælene i Stb.s Side af Kanalen, tørnede R.s Bb.s Bov imod A.s Agterende. Ved Kollisionen fik R. den ene Flig revet af Bb.s Anker, en Plade samt et Spant revnede og 2 Dæksbjælker blev bøjede.

Under en den $\frac{13}{4}$ 29 i Vordingborg aflagt Søforklaring har A.s Besætning oplyst, at A. var paa Rejse fra Hamborg til Masnedsund med Foderstoffer. Da Skibet var i Nærheden af Klm. 24, kom Lanterne fra 2 modgaaende Dampere i Sigte forude. A. drejedes lidt Stb. over og Farten mindskedes. Da A. Var

ca. 600 m fra det ene Skib — R.— drejedes noget Bb. over. Roret lagdes haardt Bb. Fra R. hørtes nu en kort Tone, hvilken besvaredes fra A., der omtrent var i Midten af Kanalen. Da begge R.s Sidelanterer stadig var i Sigte, blev der fra A. givet en kort Tone, hvilket Signal R. besvarede. Da sidstnævnte Skib ikke syntes at ændre Kurs, blev Signalet gentaget. A. var nu i Kanalens S.-Side, og da Skibene var ca. 1 Skibslængde fra hinanden, kom R.s røde Lanterne i Sigte. En Kollision syntes uundgaaelig, og A.s Ror lagdes haardt Stb. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anførte.

Anm. Søretterne har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen maa søges i den Omstændighed, at A. var i den forkerte Side af Farvandet.

265. S/S **Robert Mærsk** af Svendborg, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Archangelsk til Hamborg.

Havareret d. ¹¹/₇ 29 i Nordsøen; mistet Dækslast.

Søforklaring i Hamborg d. ²⁴/₇ 29.

Kl. 23⁴⁵ under en frisk SV.-lig Kuling tog R.M. en svær Braadsø over Bakken, hvorved en Wirerulle blev bortrevet og Gelænderet bøjet. Endvidere blev noget af Dækslasten skyllet over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

266. S/S **Rosenborg** af Kjøbenhavn, 1997 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

1 Mand dræbt og 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ²⁹/₁₁ 29 i Casablanca.

Søforklaring i Casablanca d. ³⁰/₁₁ 29. Søforhør i Aalborg d. ²⁴/₂ 30.

Kl. ca. 16⁴⁵, medens R. lossede Stykgods i Lægtene, brækkede Bolten i Sjaklen, hvorved Hangerblokken til Nr. 2 Bom var gjort fast. Bommen med et Slæng Jernstænger faldt ned og ramte 2 Tallymænd, der stod paa Forkanten af Brodækket. Den ene af disse — David Effosy — blev straks dræbt, medens den anden — Sandry — blev alvorligt kvæstet. Den paagældende blev straks kørt til Hospitalet, hvor han afgik ved Døden den ³⁰/₁₁.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

267. 3^m Sk. **Rossing** af Thurø, 222 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg.

a) Paa Rejse fra Uleåborg til Charlestown med Træ.

Mistet Dækslast i Oktober 1929 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. ²/₁₁ 29.

I Dagene mellem d. ⁷/₁₀ og ⁹/₁₀ under en orkanagtig V.-lig Storm blev en Del af Dækslasten skyllet over Bord af Søen.

b) Paa Rejse fra Fowey til Helsingborg med Porcelænsjord.

Sprunget læk d. ²⁵/₁₁ 29 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Bergen d. ¹³/₁₂ 29. Indberetning fra Konsulatet i Bergen dat. ¹⁹/₁₂ 29.

Da R. under en haard SSV.-lig Storm var i Nærheden af Beachy Head, viste det sig, at Skibet trak en Del Vand. I de følgende Dage var Vejret stadig stormende, og d. ⁷/₁₂ var Lækagen tiltaget saaledes, at det efter et afholdt Skibsraad blev besluttet at søge Nødhavn i Bergen, hvortil Skibet ankom samme Dag Kl. 22.

268. 4^m Sk. **Ruth** af Thurø, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Newry til Sundsvall i Ballast.

Grundstødt d. ²²/₁₁ ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁶/₁₁ 29.

Kl. 12 befandt R. sig efter Bestikket paa 57°36' N. Brd. 7°22' Ø. Lgd. Vejret var diset, og der styredes retv. S. 12° Ø. for en ØSØ.-lig Brise. Kl. ca. 20 hørtes en Lyd som fra Brænding, Roret lagdes Bb. og Mesanen firedes, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig i Vigsø Bugt. D. ²³/₁₁ Kl. ca. 8 kom Skibet flot ved egen Hjælp. Da Skibet lækkede lidt og Vinden friskede, blev en Bjærgningsdamper d. ²⁴/₁₁ Kl. 15 antaget til at bugsere N. til Frederikshavn.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning samt den Omstændighed, at Loddet ikke var blevet benyttet som Kontrol for Bestikket siden d. ²²/₁₁ Kl. 8.

269. S/S **Saga** af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

a) Kollideret d. ¹⁰/₂ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²¹/₂ 29.

Kl. 5¹⁰ da S., der sejlede efter Isbryderen »Isbjørn«, var i Nærheden af Fladen, bemærkedes, at Afstanden mellem Skibene formindskedes. S.s Maskine stoppedes og Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet vistes af af Isen og tømmede med Stævnen imod I.s Bb.s Laaring. S. fik Brud paa en Plade under Ankerklydsene paa hver Side af Stævnen.

b) Kollideret d. ¹⁴/₂ 29 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²¹/₂ 29.

Kl. 8⁰⁰ løb S. fast i svær Fastis i Nærheden af Hveen. Kl. 10⁴⁵ kom S/S »Island« af Kjøbenhavn langs Siden af S. for at bringe Skibet løs. Herunder mistede I. Styret og tømmede med Boven imod S.s Stb.s Side, hvorved Baaddakket blev revet op, Skanseklædningen blev trykket ind saa nogle Støtter brækkede og Daviderne væltede og beskadigede Baad- og Brodæk.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

270. M/S **Sally Mærsk** af Odense, 3252 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Dairen til Kjøbenhavn med Soyabønner.

Havareret d. $\frac{9}{2}$ 29 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{22}{2}$ og $\frac{11}{3}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{3}$ og $\frac{5}{4}$ 29.

D. $\frac{4}{2}$ Kl. ca. 10, da S.M. befandt sig i Atlanterhavet paa ca. 41° N. Brd. og 10° V. Lgd., mærkedes nogle svære Slag af Roret. Maskinen stoppedes, og Roret blev undersøgt, men ingen Skade kunde opdages. D. $\frac{9}{2}$ Kl. 6^{30} , da S.M. under en frisk SØ.-lig Kuling var ca. 35 Sm. NV. af Horns Rev, tabte Skibet pludselig Styret. En Undersøgelse af Rorgrejerne viste, at Roret med Rorstævnen var mistet. Der telegraferedes efter Assistance. Samtidig gjordes klar til at rigge Nødror ud; dette blev dog paa Grund af den haarde Kuling opgivet. D. $\frac{10}{2}$ om Eftermiddagen ankom 2 Bjærgningsdamper, og efter at Kontrakt var sluttet med den ene Bjærgningsdamper om at bugsere S.M. til Kjøbenhavn, Hamborg eller Rotterdam, paabegyndtes Slæbningen d. $\frac{11}{2}$ Kl. 14 med en S.-lig Kurs. Da S.M. under Bugseringen hele Tiden søgte til Vinden, blev den anden Bjærgningsdamper Kl. 16^{15} antaget til Assistance Agter. D. $\frac{13}{2}$ Kl. 16^{45} opankredes 5 Sm. misv. NV. $\frac{1}{2}$ V. af Elbe I F.S. D. $\frac{14}{2}$ Kl. 7^{30} fortsattes Slæbningen mod Elben og Kl. 10^{50} kom Lods om Bord ved Elbe I F.S. Paa Elben mødtes en Del Is, der blev sværere jo længere Skibene kom frem, og Kl. 16^{30} blev Skibene siddende fast i Isen omtrent tværs af Cuxhafen. Det blev nu besluttet at søge ud af Isen og gaa til Rotterdam, og Kl. 17^{30} var S.M. lagt paa modsat Kurs. Kl. 22^{05} passeredes Elbe I F.S. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 15^{00} ankom S.M. til Rotterdam.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet d. $\frac{4}{2}$ har tørnet en undersøisk Genstand, hvorved Rorstævnen blev beskadiget.

271. S/S **Saltholm** af Kjøbenhavn, 219 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Landskrona med Passagerer.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 29 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{3}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{4}$ 29.

Kl. 18^{35} i tæt Taage pejledes Lyden af Hakens Taagesignal i NV. Der blev herfra styret forskellige Kurser efter Lodsens Anvisning med vekslende Fart, idet Loddet holdtes gaaende. Kl. 7^{15} , medens der styredes S.t.Ø., loddedes 5 m. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem. Da Skibet laa Ø.t.S. an loddedes først 8 m saa 7,5 m og derefter 3 m, og umiddelbart efter tog S. Grunden. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, hvorved Skibet straks kom flot. Roret lagdes nu haardt Stb. og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter — Kl. 19^{20} — tog S. atter Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, S. for Indsejlingen til Landskrona. Efter forgæves at have forsøgt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. D. $\frac{25}{3}$ Kl. 17^{15} kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

272. Sk. **San** af Marstal, 125 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg.

a) Paa Rejse fra Halmstad til Vestmanøerne med Træ.

Havareret og mistet Dækslast d. $\frac{23}{9}$ 29 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{14}{10}$ 29.

Under en VNV.-lig Orkan, da S. befandt sig paa $62^{\circ}36'$ N. Brd. $15^{\circ}07'$ V. Lgd., blev en Del af Dækslasten skyllet over Bord af Søen. Endvidere blæste en Del Sejl bort, og Roret blev let beskadiget. Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

b) Paasejlet d. $\frac{5}{12}$ 29 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{12}$ 29.

Se Nr. 146.

273. S/S **Saturn** af Flensborg, 276 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Flensborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 29 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{8}$ 29.

Kl. 22 grundstødte S. i diset Vejr ved Dalsgaard. D. $\frac{15}{8}$ Kl. 9 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Lysbøjen ved Dalsgaard-Grund var slukket.

274. S/S **Scandia** af Nyborg, 8548 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Baytown til Nyborg med Olie.

Grundstødt d. $\frac{28}{9}$ 29 ved Florida.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. $\frac{16}{10}$ 29. Søforklaring i New York d. $\frac{13}{11}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{25}{3}$ 30.

D. $\frac{27}{9}$ Kl. 14^{27} passeredes Sand Key i 11 Sm.s Afstand. Det blæste en N.-lig Brise, som i Løbet af Dagen friskede til Storm, og der modtoges Radiomelding om, at en Cyklon var i Anmarch. Kl. 22^{06} havdes Alligator Reef i retv. N. 14° V., gisset Afstand 13 Sm. Skibet arbejdede voldsomt i Søen og styrede daarligt. I Løbet af Natten fik S. af Søen en Del ovenbords Skade og Antennen blæste ned. D. $\frac{28}{9}$ Kl. ca. 5 sprang Vinden pludselig om til Ø. og blæste med orkanagtig Styrke. Vejret var regntykt og usigtbart. Gentagne Forsøg paa at faa S. gennem Vinden mislykkedes. Kl. 10^{12} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. Ved Grundstødningen blev Skruen ødelagt. Da Skibet huggede haardt i Grunden og blev læk, kastedes Bb.s Anker og der fyldtes Vand i Nr. 2 Cofferdam. Saa snart det var muligt riggedes en Antenne op, og da der ikke var Damp paa Kedlerne, blev det med Nødsenderen forsøgt at tilkalde Hjælp, hvilket dog ikke lykkedes. Kl. ca. 16 laa S. mere støt, og det blev besluttet at stikke Fyr under Kedlerne, saaledes at Radioen kunde benyttes. I Løbet af Aftenen lykkedes det at opnaa Radioforbindelse med Land, saaledes at Assistance kunde tilkaldes. D. $\frac{29}{9}$ Kl. ca. 17 ankom en Kystvagts-Damper, der forblev

ved Skibet indtil Bjærgningsdamperens Ankomst. D. $\frac{4}{10}$ Kl. 8¹⁵ ankom en Bjærgningsdamper og d. $\frac{14}{10}$ Kl. 2⁵⁰ kom S. flot efter at en Del af Lasten var lægteret. S. blev bugseret til New York.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Skibet ikke kunde styres paa Grund af haardt Vejr.

275. M/S **Selandia** af Kjøbenhavn, 4950 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

Havareret d. $\frac{28}{5}$ 29 i Middlesbrough.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{25}{9}$ 29.

Kl. 9, da man var ved at hive en 13 Tons-Kedel om Bord, brækkede Tænderne Kamhjulet paa Bb.s I Spil, hvorved Kedlen faldt ned paa Broen og knuste Vinduerne samt brækkede Lønning og Dæk.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

276. M/B **Siam** af Kjøbenhavn, 17 Reg. T. Br. Paa Rundfart i Kjøbenhavn Havn med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{11}{7}$ 29 i Kjøbenhavn Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{8}$ 29.

Se Nr. 118.

277. S/S **Sierra Leone** af Kjøbenhavn, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Laurenco Marques til Durban i Ballast.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{2}$ 29 i det indiske Hav.

Søforhør i Aalborg d. $\frac{19}{9}$ 29.

Kl. 15 passeredes Cape Inhaca. Det blæste en S.-lig Storm, og Skibet duvede en Del i Søen. Umiddelbart efter at Pynten var passeret fik Tømmermand Aksel Hansen, der var i Færd med at bringe Løbebroen paa Plads, som Følge af et kraftigt Vindstød Overbalance og styrtede ned i Agterlasten, der ikke var tildækket. S.L. returnerede til Laurenco Marques, hvortil Skibet ankom Kl. 20. Havnelægen kom straks om Bord og Kl. 21 blev den tilskadekommende bragt paa Hospitalet, hvor han d. $\frac{7}{2}$ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

278. S/S **Signe** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Middlesbrough til Palma de Mallorca med Kunstgødning.

Kollideret d. $\frac{23}{12}$ 29 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Valencia d. $\frac{11}{1}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{4}$ 30.

Kl. 0⁴⁰ passeredes North Goodwin F.S. i 2 Sm.s Afstand. Herfra styredes retv. S. 3° Ø. East Goodwin F.S., der var i Sigte, havdes ca. $\frac{3}{4}$ Str. om Stb. Føreren overlod nu Vagten til 2. Styrmand, der fik Ordre til at varsko, naar S. var ca. 1 Sm. fra East Goodwin F.S., der skulde passeres i mindst $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Kl. ca. 1¹⁰ var S. i denne Afstand fra Fyrskibet, og 2. Styrmand gik ind i Bestiklukafet for at undersøge Kort og Fyrbøger. Efter 5—10 Minutters Forløb hørte Styrmanden, at Udkiggen slog paa Klokken, og da han kom paa Broen, havdes Fyrskibet lidt om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand. Roret blev straks lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. 1²⁰ — tørnede S.s Stb.s Side imod Fyrskibet. S. fik ved Kollisionen en Bule i Skibssiden samt Rendestenen revet op i en Længde af ca. 2 Fod. Den derved fremkomne Lækage tætnedes ved Hjælp af Cement, men da det i Løbet af Formiddagen blæste op til Storm, vaskedes Cementen bort, og det blev efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Southampton for Reparation.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyst antage, at Aarsagen til Kollisionen er Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at den vagthavende Styrmand opholdt sig i Bestiklukafet i 5—10 Minutter uden at varsko Føreren.

279. M/Yt. **Sigurd** af Bandholm, 33 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Malmø med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{2}{8}$ 29 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{8}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{1}$ 30.

Kl. ca. 13³⁰, da S. var i Nærheden af Indsejlingen til Malmø, gik Føreren ned for at smøre Motoren, idet han gav Rorgængerens Ordre til at styre imod Fyret ved Indsejlingen, hvilket havdes i en Afstand af 2—300 Fv. Da Føreren efter ca. 5 Minutters Forløb atter kom paa Dækket, var S. tæt ved Fyret, der holdtes om Bb. Føreren forsøgte at faa Skibet drejet Bb. over, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 15³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Rorgængerens holdt Fyret om Bb. i Stedet for om Stb.

280. S/S **Skanderborg** af Kjøbenhavn, 1904 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Lenningrad til Gent med Props.

Kollideret d. $\frac{25}{9}$ 29 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Gent d. $\frac{1}{10}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{10}$ 29.

Kl. ca. 10, da S., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Kilometersten 53 $\frac{1}{2}$ og lige havde passeret en Del modgaaende Skibe, mistede Skibet pludselig Styret og drejede stærkt Bb. over. Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet lystrede ikke. Da der syntes Fare for en Kollision med en modgaaende Motorsejler, der senere viste sig at være M/S »Noordster« af Groningen, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men

umiddelbart efter — Kl. 10¹⁷ — tørnede S.s Bb.s Side imod N.s Bb.s Laaring, hvorved S. fik en mindre Bule i Siden udfor Nr. 1 Lugen. Efter Kollisionen tog S. Grunden, men kom straks flot.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

281. M/Gl. **Skibladner II** af Lohals, 41 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Kædeby med Cement.

Grundstødt d. 28/11 29 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning paa Fyens Hoved d. 29/11 29. Strandingsindberetning dat. 30/11 29. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. 3/12 29. Søforhør i Rudkøbing d. 7/3 30.

S.II, der paa Grund af Maskinskade og Modvind havde ligget til Ankers i Ebeltoft Vig, fortsatte Rejsen d. 28/11 om Morgen. Vinden var V.-lig og Vejret klart, men i Løbet af Dagen flovede det af og blev Taage. Om Aftenen friskede det fra SSØ. samtidig med, at det blev Regntykning. Da Skibet var tværs af Refsnæs, blæste det en stormende Kuling, og det blev besluttet at søge til Ankers i Odense Gab. Kl. 24 tog Skibet Grunden ud for Horse Klint og blev staaende. S.II, der var blevet læk, kom den 30/11 Kl. 14 flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og efter at Ladningen var kastet over Bord.

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

282. S/S **Skipjack** af Newcastle on Tyne, 1167 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Blyth til Nykøbing F. med Kul.

Grundstødt d. 19/7 29 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. 19/7 29.

Kl. 2³⁰ grundstødte S. i taaget Vejr 2 km Ø. for Gl. Skagen. Kl. 15⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

283. Ff. **Skjold** af Bønnerup Strand, 9 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg.

Strandet d. 15-16/1 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. 29/1 1929. Strandingsforretning d. 29/1 29. Søforhør i Glæsborg d. 7/2 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev S., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

284. S/S **Skodsborg** af Kjøbenhavn, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til London med Træ.

Kollideret d. 5/9 29 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 10/9 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. 30/9 29.

Kl. 1³⁰, medens S., der havde Lods om Bord, for Bb.s Anker svingede op for Strømmen uden for Surrey Dock, tørnede S/S »Macedonia« imod S.s Agterende.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

285. S/S **Skolma** af Aalesund, 2229 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Manchester med 750 Stdr. Træ.

Strandet og forlist d. 16/1 29 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsberetning dat. 16/1 29. Søforklaring i Svaneke d. 21/1 29.

Kl. 2 kom Christiansø Fyr i Sigte i NV.-lig Retning; Afstanden kunde ikke bestemmes. S., der den foregaaende Dag havde ligget underdrejet for Storm af NNV. med Snetykning, fortsatte paa Kurs VNV. Kl. 3 var Svaneke Fyr i Sigte om Bb. og Kl. 4 passeredes dette Fyr. Ved Vagtafløsningen blev Skibets Position imidlertid af 2. Styrmand opgivet 1. Styrmand at være tværs af Hammerodde Fyr i 3 Sm.s Afstand. Kursen ændredes derfor til V. 1/4 S. Kl. 4²⁰ tabtes Fyret af Syne, og Kl. 4⁴⁵ tog Skibet pludselig Grunden, som det senere viste sig, udfor Ypnastad ca. 250 m fra Land. Besætningen blev samme Eftermiddag reddet ved Hjælp af Redningsraketapparatet. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

286. Ff. **Skræp** af Bønnerup Strand, 2 Reg. T. Br. Bygget af Bøg og Fyr.

Strandet d. 15-16/1 29 ved Jyllands Øst kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/1 29. Strandingsforretning d. 29/1 29. Søforhør i Glæsborg d. 7/2 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev S., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

287. S/S **Sleipner** af Kjøbenhavn, 1066 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Kjøbenhavn.

Kollideret d. 6/3 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 11/3 29.

Kl. 4¹⁵, da S. i taaget Vejr var i Nærheden af Kullen, sejlede i Konvoy under Assistance af en Isbryder, syntes Skibet at komme for tæt paa det forangaende Skib, hvorfor Farten mindskedes, hvilket blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten. Signalet besvaredes af de efterfølgende Skibe. Umiddelbart efter blev der fra S. givet Baksignal, hvilket Signal blev gentaget. De efterfølgende Skibe besvarede Signalet. Kort efter saas den agten for S. værende Damper S/S »Thyra« af Odense kommende op imod S. med stærk Fart. S.s Maskine kastedes Kuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede T.s Bb.s Bov imod S.s Stb.s Laaring, hvorved S. fik Baaddækket forskudt ca. 1' frem i Stb.s Side og det opstaaende stærkt beskadiget.

Ifølge den af T.s Besætning afgivne Forklaring blev T.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, da der blev givet Signal til at bakke, og det forsøgtes at løbe Stævnen ind i den Stb.s Iskant; men ca. 2 Minutter efter

skete Kollisionen som ovenfor anført. T. fik revet en ca. 16' lang Flænge i en opstaaende Bovplade om Bb. samt fik Dækslister udenbords, Dæksvinkler og tilstødende Dæksplade bøjet.

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

288. Ff. **Sollok** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1913. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kæntret d. $\frac{7}{10}$ 29 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Indberetning dat. $\frac{9}{10}$ 29. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{10}$ 29.

Under Forsøg paa at bringe Hjælp til et nødstedt Skib — Ff. »Edith« af Esbjerg — der laa opankret i Nærheden af Anduvningsbøjen ved Graadyb Barre, blev S. slaaet rundt af Søen og sank, hvorved hele Besætningen omkom. (Se iøvrigt Nr. 69.)

Anm. 1. S.s Besætning bestod af: Fiskeskipper Johan Christian Ebsen af Langeli, Fisker Theodor Alfred Ejner Hugo Mortensen og Fisker Peter Christian Andersen af Esbjerg.

Anm. 2. Ved Esbjerg Fiskerihavn har Søfartsministeriet rejst en Mindesten over S.s Besætning.

289. S/S **Sonja Mærsk** af Aalborg, 1724 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paasejlet d. $\frac{23}{8}$ 29 i Vlaardingen Havn.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{27}{8}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{10}$ 29.

Kl. 17^{15} medens S.M. laa fortøjet paa anvist Plads mellem Pælene ved Vlaardingen, tørnede S/S »Olovsborg« af Nystad, der under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade manøvreredes ud fra Vucaahavnen, imod førstnævnte Skibs Bb.s Bov. Strømmen førte O. langs S.M.s Bb.s Side, hvorved O. midtskibs atter tørnede imod S.M.s Bb.s Bov. S.M. fik nogle Plader i Boven trykket ind.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Sharpness med Træ.

Havareret d. $\frac{12}{12}$ 29 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{12}$ 29.

Under en VSV.-lig Orkan, da S.M. var ca. 5 Sm. N. for Norderney F.S., viste der sig en mindre Lækage i Nr. 1 Tank foraarsaget ved Skibets haarde Bevægelse i Søen.

290. S/S **Spigerborg** af Kjøbenhavn, 1548 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Leningrad i Ballast.

Kollideret d. $\frac{17}{6}$ 29 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{27}{6}$ 29.

D. $\frac{16}{6}$ Kl. 22^{30} passeredes Sandhammeren Fyr i 3 Sm.s Afstand, Kursen retv. N. 59° Ø. bibeholdtes. D. $\frac{17}{6}$ Kl. 2^{45} blev det tæt Taage, Farten blev reduceret og Taagesignaler afgivet. Kl. ca. 2^{50} hørtes en Dampers Taagesignal om Stb. S.s Maskine blev straks stoppet Kl. ca. 2^{55} hørtes paany Taagesignal fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Nordstjärnan« af Åbo, og umiddelbart efter kom N. i Sigte 4—5 Str. om Stb. i en Afstand af ca. 45 m styrende lige paa S. Da en Kollision syntes uundgaaelig, beordredes S.s Maskine Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Stb., men umiddelbart efter ramte N.s Stævn S.s Stb.s Side agten for Storrigningen, hvorved Skibssiden blev stærkt beskadiget ned til Vandlinien. N. fik ved Kollisionen Stævnen trykket ind.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

291. S/S **Stal** af Kjøbenhavn, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Norfolk Va. til Danzig med gammelt Jern.

Havareret i Januar 1929 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{3}$ 29.

D. $\frac{6}{1}$ Kl. 5^{30} under en SSV.-lig Storm blev Stb.s Redningsbaad af Søen slaaet ud af Klamperne og beskadiget. Kl. 11^{20} blev Bb.s Redningsbaad og Kl. 14^{00} Stb.s Jolle slaaet ud af Klamperne og beskadiget. I Løbet af Eftermiddagen blev Dørene til Officers W.C. slaaet ind. D. $\frac{7}{1}$ Kl. 23^{10} under en haard NV.-lig Storm blev Bb.s Jolle af Søen slaaet ud af Klamperne og beskadiget. D. $\frac{15}{1}$ Kl. 16^{30} under en haard V.-lig Storm tog Skibet en svær Braadsø øver, der knuste Stb.s Redningsbaad. D. $\frac{17}{1}$ Kl. 18 under en orkanagtig SV.-lig Storm blev Stb.s Jolle knust og 2 Døre i Salonhuset slaaet ind af en Braadsø.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn i Ballast.

Havareret i Isen i Februar 1929 i Østersøen; rørt Grunden d. $\frac{6}{3}$ 29 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{3}$ 29.

D. $\frac{16}{2}$ Kl. ca. 21^{15} medens S. sad fast i Isen i Nærheden af Trelleborg, skruede Isen stærkt, hvorved Stb.s Rorkæde sprang. Kvadrantens Stopklods i Bb.s Side blev slaaet løs og Dækket bøjet.

D. $\frac{23}{2}$ Kl. ca. 9 forsøgte det at forcere Isen ved Hjælp af en Isbryder, men Kl. ca. 10^{50} sad S. atter fast. En Undersøgelse viste, at 2 af Skruebladene var beskadiget.

D. $\frac{6}{3}$ Kl. 18^{15} , da S. i taaget Vejr var i Nærheden af Drodden, mærkedes et Stød som om Skibet rørte Grunden. Umiddelbart efter loddedes 4 Fv. Vand.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

292. S/S **Stella** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Casablanca med Træ.

Maskinen havareret d. $\frac{29}{12}$ 29 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{31}{12}$ 29.

Kl. ca. 2, da S. under en V.-lig Orkan var ca. 16 Sm. N. af Ushant, maatte Maskinen forceres for at

klare Landet. Under Forceringen brækkede Luftpumpen ned. Det blev besluttet at søge ind til Dartmouth for Reparation. Paa Vejen dertil hørtes Slag i Højtrykscylinderen. D. ³⁰/₁₂ ankom S. til Dartmouth.

293. M/S **Stjerneborg** af Kjøbenhavn, 4532 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Wallvik til Sundsvall med Papirmasse.

Grundstødt d. ¹⁰/₅ 29 paa Wallviks Red.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹⁴/₅ 29. Søforklaring i Stockholm d. ²⁷/₅ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹³/₆ 29.

Kl. ca. 20³⁰ da S., der havde Lods om Bord, skulde vende i Fyrinien paa Reden, tog Skibet Grunden med Agterenden paa en hidtil ukendt Grund. S., der straks gled af Grunden, blev manøvreret ud paa Ljusnans Red. Ved Grundstødningen fik S. en Bundplade beskadiget og Naglerne sprængt paa en Længde af ca. 20 Fod, saaledes at 5-Lasten hurtig fyldtes. I Løbet af Natten udvidede den i Lasten værende Papirmasse sig saa meget, at Hoved- og Shelterdækket løftedes ca. 14 Tommer.

Anm. En senere foretagen Opmaalning af Vanddybden i Fyrinien har vist, at der paa Stedet hvor S. grundstødte fandtes en Sten med 21' Vand, hvor man hidtil havde ment var ca. 28' Vand.

294. S/S **Store Nordiske** af Kjøbenhavn, 1456 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ³⁰/₈ 29 i Shanghai.

Søforklaring i Shanghai d. ²/₉ 29.

Kl. 17⁴⁵, medens S.N. laa fortøjet i Shanghai Havn, forsøgte Matros Young Fah fra Falderebet at tage Vand i en Pøs. Herunder gled den paagældende og faldt over Bord. Der blev straks slaet Alarm, men den overbordfaldne kom ikke mere til Syne.

295. Ff. **Strid** af Frederikshavn.

Havareret og Grundstødt i November 1929 ved Sveriges V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø d. ⁷/₁₂ 29. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ⁷/₁ 30.

D. ¹¹/₁₁ Kl. ca. 12 afgang S. fra Frederikshavn til Herthas Flak med Proviant til den der liggende Sprit-smuglerflaade. Kl. ca. 15 fortøjedes S. agter i hollandsk S/S »Diania«. Vinden, der havde været frisk S.-lig, friskede til Orkan. Som Følge heraf sprængtes S.s Fortøjninger, og Fartøjet, hvori kun Føreren var om Bord, gik i Drift. Kort efter gik S.s Rigning over Bord og Bb.s Side blev revet op af Søen. D. ¹³/₁₁ Kl. ca. 3 grundstødte S. ved Korsø.

Anm. Aarsagen til Havariet og Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

296. S/S **Sumbø** af Trangisvaag, 168 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Brand om Bord d. ¹¹/₁₀ 29 i Vaag.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. ²⁶/₁₁ 29.

Kl. 19³⁰, medens der fyldtes Petroleum paa Tanken i Maskinrummet, opstod der Brand i Maskinrummet. I Løbet af ca. 10 Minutter var Ilden slukket.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved, at der under Paafyldningen er sprøjtet lidt Petroleum over paa en under Tanken anbragt tændt Lampe.

297. M/B **Svanen** af Frederikshavn, 13 Reg. T. Br.

Sunket d. ²¹⁻²²/₄ 29 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ⁴/₆ 29.

Under en stiv SV.-lig Kuling laa S. fortøjet paa Herthas Flak agter for Kutter »Magdalene« af Traha, hvortil der afleveredes Proviant. Medens S.s Besætning var om Bord i M., fyldtes Jollen, og da den var blevet lænset, kæntrade den. Inden Jollen atter blev lænset, var Vejret frisket, saa det var umuligt at ro tilbage til S. I Løbet af Natten sprang Vinden om til NV., og Søen brød over S.s Agterende, hvorved Skibet fyldtes og sank.

298. Kt. **Svanen** af Kjøbenhavn, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Långedrag til Gilleleje.

Grundstødt d. ¹⁵/₇ 29 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₇ 29.

Kl. 19⁴⁵ grundstødte S. paa N.-Siden af Hästholmen ved Mönster. D. ¹⁶/₇ Kl. 0¹⁵ kom Skibet flot.

299. S/S **Svanholm** af Aalborg, 1321 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Ellesmere med Træ.

Rørt Grunden d. ⁹/₂ 29 i Manchester Ship Canal.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₃ 29.

Kl. 14²⁰, da S., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Northweek Bridge, kom Skibet for tæt til Farvandets Stb.s Side. Roret blev lagt haardt Stb., hvorefter det skiftedes til haardt Bb. for at rette Skibet op i Farvandet. Da Skibet ikke lystrede Roret, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede S. med Bb.s Bov imod Kanalens Side, hvorved Skibet fik en mindre Lækage.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet mistede Styret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har mistet Styret fordi Agterskibet blev suget ind mod Kanalens Stb.s Side.

300. S/S **Svartön** af Stockholm, 2417 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Imminghamn til Stockholm med Kul.

Grundstødt d. ²¹/₃ 29 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₃ 29.

Kl. 21 grundstødte S. i taaget Vejr paa N.-Siden af Sjællands Odde. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

301. S/S **Svava** af Kjøbenhavn, 1190 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. ²¹/₁₂ 29 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²¹/₁₂ 29.

Kl. ca. 21, medens S. under Losning af Jernplader laa i 10 m Bassinet ved Sundskur Nr. 4, knækkede Hagen i Kædelængen, der var taget rundt Jernpladerne. Disse faldt ned paa Kajen og kvæstede en Arbejders Haand.

302. Ff. **Svend** af Bønnerup Strand, 9 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr.

Strandet d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁ 29. Strandingsforretning d. ²⁹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev S., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

303. M/Jt. **Svend** af Mariager, 20 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Gilleleje med Cement.

Sprunget læk og sunket d. ²³/₇ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁷/₇ 29.

Kl. 10, da S. under en frisk SV.-lig Kuling var ca. 20 Sm. SØ.t.S. af Fornæs Fyr, opdagedes det, at der var ca. ¹/₂ Vand i Motorrummet. Det blev besluttet at søge ind til Isefjorden, hvorfor Kursen ændredes til SØ.t.S. Kl. 10²⁰ begyndte Motoren at gaa ujævnt, Skruen blev slaaet fra, men umiddelbart efter gik Motoren i Staa. Haandpumpen gjordes nu klar, men efter kort Tids Forløb var den ubrugelig, fordi Vandet var blandet med Cement. Ved Hjælp af Pøse østes Vandet op fra Motorrummet. Da S. var ca. 1 Sm. NV. af Hundested Havn, var Agterdækket omtrent til det Opstaaende under Vand, og Skibet kunde ikke styres. Hundested Lodsbaad kom nu langs Siden, og efter at S. var opankret, gik Besætningen om Bord i Lodsbaaden og blev landsat i Hundested Kl. ca. 14⁴⁰. Der blev antaget Mandskab for at forsøge at faa S. i Havn, men inden man atter kom ud til Skibet, sank dette paa ca. 3 Fv. Vand.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

304. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Manchester.

Tørnet Kanalsiden d. ¹⁹/₁₀ 29 i Manchester-Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹²/₁₁ 29.

Kl. 4⁴⁵, da T., der havde Lods om Bord, var ved Acton Grange Boonis, mistede Skibet pludselig Styret og drejede Bb. over. Roret lagdes haardt Bb. og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Forskibet med Bb.s Side imod Kanalsiden, der bestod af Sandsten. T. fik en Bule i Boven.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Skibet pludselig mistede Styret.

305. S/S **Tczerv** af Gdynia, 760 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Masned-sund med Kul.

Grundstødt d. ¹²/₄ 29 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. ¹⁷/₄ 29.

Kl. 8³⁵ fik T. Lods ved Hestehoved Dyb, hvorefter Roret blev lagt Bb. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. ¹⁴/₄ Kl. 14¹⁵ kom T., der havde faaet nogle Nagler i Nr. 1 Tank beskadiget, flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

306. S/S **Thyra** af Kjøbenhavn. 836 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Bogense med Kul og Koks.

Kollideret d. ³/₁₀ 29 paa Brunsbüttel Red.

Søforhør i Helsingør d. ¹⁶/₁₀ 29. Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. ²¹/₅ 30.

Kl. 16⁰⁹ fik T. Kanallods om Bord paa Brunsbüttel Red. Skibet befandt sig tæt ved Mole 4, og Maskinen var stoppet. Da der fra Slusen vistes Signal for at gaa ind i denne, blev Maskinen beordret Halv Kraft Frem og Roret lagt Stb. En Damper, der senere viste sig al være hollandsk S/S »Westplein«, saas komme ud af Slusen, og T.s Maskine beordredes nu Fuld Kraft Frem samtidig med, at der blev givet 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Signalet ikke besvaredes, blev det gentaget. Fra W. hørtes nu 1 kort Tone, hvilket Signal fra T. blev besvaret med 2 korte Toner. Fra W. hørtes atter 1 kort Tone og kort derefter 3 korte Toner. Umiddelbart efter — Kl. 16¹⁵ — tørnede W. imod T.s Stb.s Laaring, der blev beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

Anm. 2. Ved en af Hamborg Søret afsagt Kendelse, paahviler Skylden for Kollisionen T.

307. S/S **Thyra** af Odense, 1088 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Kjøbenhavn.

Kollideret d. ⁶/₃ 29 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹¹/₃ 29.

Se Nr. 287.

308. M/Kt. **Titania I** af Thorsvig, 88 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet. Kollideret d. $\frac{30}{4}$ 29 i Atlanterhavet. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{1}{6}$ 29. Se Nr. 104.

309. 2^m Kt. **Toiler** af Midvaag, 66 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Forlist d. $\frac{29}{9}$ 29 i Midvaag. Forlisanmeldelse dat. Midvaag d. $\frac{15}{1}$ 30. Under en SV.-lig orkanagtig Storm forliste T., der laa opankret.

310. S/S **Tomsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Susa til Watchet med Espartogræs. Tørnet Kajen og grundstødt d. $\frac{19}{7}$ 29 i Watchet. Søforklaring i Watchet d. $\frac{22}{7}$ 29 og i Newport News d. $\frac{29}{7}$ 29. Kl. 16⁴⁵, da T., der havde Lods om Bord, var udenfor Havnen, mistede Skibet pludselig Styret og tørnede med Stb.s Side imod det V.-lige Molehoved, hvorefter det med Bb.s Bov tørnede imod det Ø.-lige Molehoved. T. fik et Par Buler under Vandlinien. Da Skibet var kommet inden for Molerne, tog det Grunden og blev staaende. D. $\frac{20}{7}$ ved Højvande Kl. ca. 18³⁰ blev T. manøvreret ind til Kajen.

311. M/S **Tonking** af Kjøbenhavn, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Kjøbenhavn med Ris og Hvede.

Grundstødt d. $\frac{24}{3}$ 29 ved Sjællands N.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{3}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{3}$ 29. D. $\frac{23}{3}$ Kl. 19¹⁰ passeredes Hals Barre Fyr. og der styredes i dette Fyrs klare Vinkel, indtil Tre-Kosten passeredes Kl. 19³⁰, hvorefter der styredes retv. S. 55° Ø., Log 4. Vejret var diset, men senere blev det tæt Taage. Kl. 23²⁷ fik Skibet følgende Radiopejling fra Gøteborg: Vinga 181°, Morup 229°5, og Kursen ændredes Kl. 23⁴⁵ til retv. S. 49° Ø., Log 49. D. $\frac{24}{3}$ Kl. 1¹⁰ bjærgedes Loggen paa Grund af Is. Kl. 1²⁶ fik Skiblet følgende Radiopejling fra Gøteborg: Vinga 172°5, Morup 208°0 og Kl. 1⁴⁰ ændredes Kursen til retv. S. 42° Ø. Kl. 3⁴⁷ saas Is forude og umiddelbart efter mærkedes en Rystelse i Skibet. Maskinerne stoppedes og en Undersøgelse viste, at T. havde taget Grunden $\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for Raageleje ca. 2 Kabel-længder fra Kysten. Ved Pejling af Rendestene og Tanke konstateredes det, at VI-Tank var læk, samt at Smøreolietanken lækkede til IV-Tanken. Efter forgæves at have søgt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. $\frac{26}{3}$ Kl. 8⁵⁰ kom T. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere 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, dels at Radiopejlingerne var forkerte, dels at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket eller Radiopejlingerne.

312. Ff. **Tove** af Bønnerup Strand, 8 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{15-16}{1}$ 29 ved Jyllands Østkyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{1}$ 29. Strandingsforretning d. $\frac{29}{1}$ 29. Søforhør i Glæsborg d. $\frac{7}{2}$ 29. Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev T., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag. Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

313. M/S **Transport I** af Korsør, 98 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Bogense med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{30}{1}$ 29 ved Fyens N.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{2}$ 29. Søforhør i Bogense d. $\frac{20}{6}$ og $\frac{3}{8}$ 29. Søforhør i Korsør d. $\frac{9}{7}$ 29. Kl. 3 styredes gennem den gravede Rende til Bogense i Havnefyrets hvide Vinkel. Da Renden var passeret sejledes gennem Fyrets grønne Vinkel, hvorefter Skibet kom over i en klar Vinkel og umiddelbart efter tog det Grunden og blev staaende. Kl. ca. 12 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 Aarsagen til Grundstødningen er stærk Lavvande samt, at T.I. er kommet for tæt paa Fyret, inden der drejedes over i dettes røde Vinkel.

314. M/S **Trolleholm** af Gøteborg, 5047 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gøteborg til Kjøbenhavn med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{27}{3}$ 29 ved Sjællands N.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{3}$ 29. Kl. 10 grundstødte T. i taaget Vejr ved Hornbæk. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

315. S/S **Trondhjem** af Kjøbenhavn, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 30 paa Oderfloden. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{2}$ 30. Kl. ca. 3³⁰, da T., der havde Lods om Bord, var ved det nordligste af Gr. Mellin Fyr, tog Skibet Grunden i Farvandets Stb.s Side. Vejret var taaget, og T. gik med meget langsomt. Maskinen beordredes Fuld Kraft og Roret lagdes Stb., hvorefter Skibet gled af Grunden. Maskinen beordredes atter Meget

Langsomt Frem. Da T. var udfør det sydligste af Gr. Mellin Fyr, tog Skibet atter Grunden paa Stb.s Side. Ved samme Manøvre som ovenfor nævnt kom Skibet straks flot, men tog umiddelbart efter Grunden lidt S. for Fyret paa Dæmningen paa Bb.s Side af Farvandet. Kl. 5²⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp. T. gled nu agterover, og Agterenden tog Grunden i Farvandets Stb.s Side. Skibet kom straks flot og opankredes for 15 Fv. Kæde. Ved Eftersyn viste det sig, at Ror og Rorstævn var afbrækket.

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

316. S/S **Tula** af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til Hamborg.

Kollideret d. 22¹/₁ 29 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. 23¹/₁ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. 1¹/₂ 29.

Kl. 7 skiftedes Lods ved Havnelodsstationen og Rejsen fortsattes derefter i Farvandets Stb.s Side. Kl. 7³⁰ kom de røde Sidelanterer fra en Slæbedamper og en Lægter i Sigte og umiddelbart efter hørtes en kort Tone fra Slæbedamperen, hvilket Signal blev gentaget. Fra T. besvaredes Signalerne med en kort Tone med Dampfløjten og Roret blev lagt haardt Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev T.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede T.s Stævn imod Lægterens Bb.s Side. T. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Hamburg Seeamt har afsagt følgende Kendelse: Det Sammenstød, der den 22. Januar 1929 har fundet Sted paa Elben ud for Forhavnen til Kuhwärder Hafen mellem den indkommende danske Damper T. og den af Slæberen »Stier« slæbte Pram Nr. 134, der kom ud fra Forhavnen, maa i første Række henføres til det Forhold, at Kaptajn Blumenberg paa S. for tidligt har slukket den røde Lanterne, som Slæberen efter Havnelovens § 30, Stk. 2, skal føre. En Del af Skylden rammer ogsaa T.s Havnelods, fordi Situationen, saaledes som denne viste sig for ham, burde have foranlediget ham til tidligere end sket at foretage energiske Vigemanøvrer, ligesom han fra Begyndelsen burde have holdt mere over i Farvandets S.-Side.

317. M/Sk. **Ture** af Rønne, 59 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hasle til Aarhus med Klinker.

Kollideret d. 11¹/₄ 29 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 15¹/₄ 29.

Kl. 22³⁰, da T. var i Nærheden af Taarbæk Rev, kom en rød Lanterne i Sigte forude om Bb. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Vandia« af Fortuna, var ca. 6 Str. om Bb. i ca. 1 Skibslængdes Afstand, viste det pludselig grønt Lys. T.s Ror blev lagt haardt Bb., men ca. 2 Minutter efter — Kl. 22²⁴ — tørnede V. imod T.s Bb.s Side midtskibs. Da T. efter Kollisionen trak en Del Vand, gik Skibet ind til Kjøbenhavn.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

318. Ff. **Tvo** af Bønnerup Strand, 9 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. 15¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. 29¹/₁ 29. Strandingsforretning d. 29¹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. 7¹/₂ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev T., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

319. S/S **Ulf** af Helsingør, 1344 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Kjøbenhavn.

Kollideret d. 22⁸/₈ 29 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 24⁸/₈ 29.

Kl. 11³⁰ skulde U., der havde Lods om Bord, fortøjtes ved Kranen paa søndre Toldbod. Da Skibet var ved Pælen nærmest Kranen, viste det sig, at der laa et Motorfartøj under Kranen. For at undgaa en Kollision med Motorskibet rettedes U. op i Farvandet, og Maskinen, der var stoppet, beordredes Langsomt Frem. Umiddelbart efter kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, og man lod Bb.s Anker falde; men inden Farten var taget af U., tørnede Stævnen imod Bb.s Laaring af S/S »Lübeck« af Gøteborg, der laa fortøjet ved Kajen. L. fik ved Kollisionen en Bule paa ca. 2 Fods Længde i Laaringen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen dels skyldes den Omstændighed, at der laa et Motorfartøj paa den U. anviste Plads, dels at Farvandet var opfyldt af Skibe.

320. S/S **United States** af Kjøbenhavn, 9993 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

2 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. 30¹²/₁₂ 29 i Kjøbenhavn Havn.

Indberetning fra Skibstilsynet dat. 8¹/₁ 30.

Kl. 9, medens 4 Mand af Besætningen var beskæftiget med at male Skorstenen, knækkede en af Stillingens Planker, hvorpaa der stod 3 Mand. Det lykkedes den ene at faa tag i et Dampør, der gaar op langs Skorstenens Agterkant, medens de 2 Mand styrtede ned paa Fyrpladscasingen. De paagældende kørtes til Hospitalet, hvor det viste sig, at den ene havde brækket begge Hælene, medens den anden havde forstuvet begge Armene samt forvredet Nakken.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at den ene af Stillingens Planker havde et gammelt Brud.

321. S/S **Uranienborg** af Kjøbenhavn, 3300 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Long Beach til Port Louis med Olie.

Grundstødt d. $12\frac{1}{5}$ 29 ved Mauritius.

Søforklaring i Port Louis d. $25\frac{1}{5}$ og $28\frac{1}{8}$ 29. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{2}$ og $20\frac{1}{2}$ 30.

Kl. 3^{30} pejledes Flat Island i retv. Ø. og Caves Point i retv. S. 6° Ø. Log 95. Herfra styredes retv. S. 14° V. Kl. 4 ændredes Kursen til retv. S. 27° Ø. Log 01. Kl. 4^{30} pejledes Flat Island Fyr i misv. Ø. $7\frac{1}{8}$ N. og Caves Point i misv. S. $1\frac{1}{4}$ Ø., Log 06. Kl. 5^{05} blev Skibets Fart reduceret til Halv Kraft. Kl. 5^{10} pejledes Caves Point i misv. S.t.V. $1\frac{1}{4}$ V. og Flat Island Fyr i misv. NØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., og Kursen ændredes til retv. S. 16° Ø. Kl. 5^{32} hørtes Braad forude og samtidig kom den røde Vinkel i Caves Point Fyr i Sigte. Roret blev last haardt Bb., og Kl. 5^{35} kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men Kl. 5^{38} tog Skibet Grunden og blev staaende. Ved Grundstødningen blev begge Nr. 1 Tanke. Stb.s 2, 3, 4 og 5 Tanke, Bb.s 7 Tank og Agterpeaken læk. Efter forgæves at have forsøgt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance fra Port Louis. Kl. 9^{45} ankom Havnevæsenets Bugserbaad, der forsøgte at bringe U. flot, hvilket ikke lykkedes, idet Slæberne flere Gange brækkede. Kl. 15 paabegyndtes Overbordkastning af Lasten fra Nr. 1. 2 og 3 Last. Skibet huggede ofte i Grunden, og i Løbet af Eftermiddagen viste der sig Lækage i Lasterne. D. $15\frac{1}{5}$ Kl. 23^{20} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, og efter at en Del af Ladningen dels var kastet over Bord, dels lægteret. U. havde faaet betydelig Bundskade.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Aarsagen til Grundstødningen var, dels at det til Navigeringen benyttede Kort var et Oversejlskort uden Specialkort, dels af der ikke blev udvist tilstrækkelig Forsigtighed ved Navigeringen.

322. S/S **Utgard** af Stettin, 1023 Beg. T. Br. Paa Rejse fra Dortrecht til Vejle og Grenaa med 1236 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $3\frac{1}{11}$ 29 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4\frac{1}{11}$ 29.

Kl. 11^{50} grundstødte U. i diset Vejr paa Agernæs Flak. D. $4\frac{1}{11}$ Kl. ca. 2 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Kompasset viste 4 Str. forkert samt at Æbelø forveksledes med Endelave.

323. 3^m Sk. **Vega** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Trangsund med Træ.

Havareret i Juni/Juli 1929.

Indberetning til Board of Trade dat. $25\frac{1}{7}$ 29.

D. $24\frac{1}{6}$ afgik V. fra Trangsund. Under Rejsen havdes til Tider haardt Vejr, hvorunder V. arbejdede haardt i Søen. D. $19\frac{1}{7}$, da V. var i Nærheden af S. Goodwin F.S., opdagedes det, at Rorstamme og -bolte var stærkt havarede, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Dover for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet maa antages at være haardt Vejr.

324. Ff. **Vendsyssel II** af Frederikshavn, 23 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hull.

Kollideret d. $8\frac{1}{6}$ 29 paa Humberfloden.

Søforklaring i Hull d. $10\frac{1}{6}$ 29 og i Frederikshavn d. $22\frac{1}{10}$ 29.

Kl. 16^{30} , da V.II i taaget Vejr befandt sig imellem Indsejlingen til Victoria Dock og Indsejlingen til den gamle Havn, i en Afstand af ca. 10 Fv. fra Kysten, kom en Bugserbaad, der senere viste sig at være S/S »Krooman« af Hull, i Sigte 4 Str. om Bb. i 12—14 Fv.s Afstand. I V.II blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone. Signalet besvaredes fra K. med 2 korte Toner, og da en Kollision syntes uundgaelig kastedes V.II.s Maskine, der gik Langsomt Frem, Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter ramte V.II.s Stævn K.s Stb.s Side.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. Kl. 16^{15} var Tværs af Kvægfoldene ved Victoria Docks Indløb, da V.II.s Taagesignal hørtes forude. K.s Maskine stoppedes og Taagesignalet besvaredes. Umiddelbart efter kom V.II i Sigte ca. 2 Str. om Stb., visende Stb.s Bov i ca. 150 m's Afstand. Fra K. blev der givet 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket fra V.II blev besvaret med 1 kort Tone. K.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at K. gav forkert Ror. De to Fartøjer var imidlertid saa tæt paa hinanden (2 Skibslængder), at K.s Rormanøvrer var et Forsøg paa uden for de almindelige Regler at undgaa en Kollision.

325. S/S **Viborg** af Kjøbenhavn, 2028 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestifælde d. $26\frac{1}{10}$ 29 St. Laurent du Maroni.

Søforklaring i New York d. $26\frac{1}{11}$ 29.

Medens Fyrbøder Oluf Christian Jensen, der var beruset, var i Færd med at gaa op af Lejderen, der tjente som Landgang, mistede han Balancen og styrtede ned paa Kajen, hvorfra han faldt i Vandet. Der blev straks søgt efter den paagældende, men først næste Morgen blev han fundet som Lig.

326. S/S **Victoria** af Kjøbenhavn, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $2\frac{1}{2}$ 29 paa Weichelfoden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9\frac{1}{3}$ 29.

Kl. ca. 23, da V., der havde Lods om Bord, havde passeret Lodsstationen, hørtes Fløjtesignal fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Ribersborg« af Malmø, i Frihavnen, og straks efter kom dens Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte i en Afstand af ca. 150 m. V.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem, og der holdtes helt over i Farvandets Stb.s Side samtidig med, at der blev givet 1 kort Tone med

Dampfløjten. Fra R. besvaredes Signalet med 2 korte Toner. Kort efter, da V. var kommet klar af den SV.-lige Mole, tørnede R.s Stb.s Bov imod V.s Bb.s Side paa Forkant af Poopen, hvorved V. fik en Del ovenbords Skade. V. mistede Styret og tog Grunden paa Farvandet SV.-Side. Ved Kollisionen fiskede R.s Anker V.s Lønning, og under Manøvreringen for at komme klar af V., gled R. langs V.s Side og beskadigede Skanseklædningen mellem Poopen og Storrigningen. Efter kort Tids Forløb kom V. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Lindholm med Kul.

Kollideret d. $31/8$ 29 i Kattegat.

Søforklaring i Nørresundby d. $2/9$ 29.

Kl. 21⁰⁸ passeredes Lappe-Grund F.S. tæt om Stb. Vejret var klart, og det blæste en SSØ.-lig Brise. Kl. ca. 21⁴⁰ kom en Sejlers røde Sidelanterne i Sigte 2—3 Str. foran for Tværs om Stb. Skibene syntes at være tæt paa hinanden. V.s Maskin. stoppedes, og Roret blev lagt haardt Stb., hvilken Manøvre blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem. Da en Kollision syntes uundgaaelig, skiftedes Roret, og Maskinen stoppedes og kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der viste sig at være Sk. »Beda« af Brantevik, og som laa Bidevind for Bb.s Halse, med Bb.s Bov imod V.s Stb.s Side ved Storrigningen. Ved Kollisionen fiskede B.s Stb.s Anker V.s Lønning, hvor det blev hængende. B., der kun havde faaet lettere ovenbords Skade, blev slæbt ind til Helsingør Red.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

327. M/S **Victoria** af København. 4500 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Vancouver til Shanghai med Hvede og Papir.

Grundstødt d. $10/5$ 29 ved Kinas Ø.-Kyst.

Søforklaring i Shanghai d. $25/5$ 29.

D. $9/5$ Kl. 16 mødte V. Taage. Der styredes forskellige Kurser mod Shanghai med mindsket Fart, idet der jævnlig loddedes. D. $10/5$ Kl. 1⁴⁵ ankrede i 9 Fv. Vand. Kl. 6⁴⁰ fortsattes Rejsen. Fra Kl. 8 holdtes Loddet gaaende uafbrudt. Da der Kl. 9³⁶ loddedes $5\frac{1}{4}$ Fv., blev der slaaget Halv Kraft Frem og samtidig blev Roret lagt haardt Stb. for at dreje Skibet S. og Ø. efter op mod Strømmen. Umiddelbart efter mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak og begge Ankre blev stukket ud med henholdsvis 105 og 120 Fv. Kæde. Trods forskellige Maskinmanøvrer lykkedes det ikke at faa Skibet flot. Kl. 9⁴⁰ klarede det op, og Tungsha Fsk. pejledes i retv. S. 13° V. i $4\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Der loddedes jævnligt rundt Skibet, der af Strømmen blev ført længere ind paa Grunden. I Løbet af Natten og de følgende Dage forsøgtes det ved Hjælp af to Bugserbaade at bringe V. flot, men uden Held, idet Bjærgningsarbejdet vanskeliggjordes af den stærke Strøm. Først efter at yderligere Assistance var rekvireret, og efter at ca. 1000 Tons Korn var lægteret, lykkedes det d. $16/5$ Kl. 3⁰⁰ at faa V. flot, hvorefter Skibet, der var tæt og tilsyneladende ingen Skade havde taget, fortsatte Rejsen.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Aarsagen til Grundstødningen antages at være Taage og Strøm-sætning.

328. 2^m M/Kt. **Vigilant** af Trangisvaag, 48 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

En Jolle kærtret og en Mand druknet d. $31/5$ 29 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Trangisvaag d. $1/6$ 29.

Kl. $7\frac{1}{4}$, da V. fiskede ved Færø Banke, gik to Mand af Besætningen i en Jolle for at skyde Fugle. Vejret var stille og Søen rolig. Efter at have roet ca. 100 Fv. fra Skibet, vilde den ene af de ombordværende — Fisker Johan Nielsen af Kvalbø — rejse sig for at skyde paa nogle Fugle, der fløj forbi, men gled over i den ene Side, hvorved Baaden kærtrede og begge faldt i Vandet. Johan Nielsen sank kort efter at være faldet i Vandet, medens den anden Fisker begyndte at svømme mod Skibet. Fra V. var Storbaaden blevet sat i Vandet; da Baaden imidlertid fyldtes, sprang Fisker Emil Kristian Hentze af Kvalbø overbord med et Redningsbælte og svømmede hen til den forulykkede og holdt denne oppe indtil Storbaaden, efter at være blevet lænset, naaede hen til Ulykkesstedet og tog begge Fiskere om Bord. Efter i 20 Minutter for-gaves at have søgt efter Johan Nielsen, satte V. Kl. 9 Kurs mod Færøerne og ankom d. $1/6$ Kl. 1 til Vaag.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

329. Ff. **Viking** af Bønnerup Strand. 7 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. $15\text{--}16/1$ 29 ved Jyllands Østkyst.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 29. Strandingsforretning d. $29/1$ 29. Søforhør Glæsborg d. $7/2$ 29.

Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev V., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Farøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

330. S/S **Viking** af Frederikshavn, 386 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Lødingen til Frederikshavn.

Kollideret d. $2/2$ 29 i Lødingen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $8/2$

Kl. 18 afgik V. fra Lødingen. Under Manøvren ud af Havnen tørnede V. med Stævnen mod en Anker-ligger — Jagt »Malieta« af Lødingen —, der fyldtes og kærtrede. M.s Besætning bjergede sig om Bord i V.

Anm. 1. V.s Besætning har under Søforklaringen oplyst, at M.s Ankerlanterne var til firkantet Lygte med stærkt sodede Vinduesglas, og at man som Følge heraf skønnede Afstanden til M. større end Til-fældet var. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

Anm. 2. Umiddelbart efter Kollisionen blev M. hevet langs Siden af V., tætnet, rettet op, pumpet læns og derefter fortøjet ved Kajen.

- 331.** Ff. **Vølund** af Bønnerup Strand, 9 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Rg og Fyr. Strandet d. ¹⁵⁻¹⁶/₁ 29 ved Jyllands Østkyst. Strandingssindberetning d. ²⁹/₁ 29. Strandingssforretning d. ²⁹/₁ 29. Søforhør i Glæsborg d. ⁷/₂ 29. Under en orkanagtig NØ.-lig Snestorm drev V., der laa til Ankers ved Bønnerup Strand, i Land. Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 332.** M/Yacht **White Shadow** af Kjøbenhavn, 141 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Træ. Paa Rejse fra Brest til Porthmouth. Havareret d. ¹⁰/₁₁ 29 i Biscaya-Bugten. Indberetning til Board of Trade dat. ²²/₁₁ og ²⁶/₁₁ 29. Kl. 15³⁰, da W.S. under en SV.-lig Storm var 60 Sm. NØ. af Cape Finisterre, mistede Skibet Stortoppen. Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.
- 333.** M/Gl. **Wilma** af Wischhafen, 43 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Karrebæksminde med Koks. Tørnet Kajen og sunket d. ²/₁₀ 29 i Karrebæksminde. Indberetning dat. ³/₁₀ 29. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ⁵/₁₀ 29. Kl. 23³⁰, da W. under en haard SV.-lig Kuling under Indsejlingen til Karrebæksminde befandt sig i Fyrets klare Vinkel og skulde drejes over i den røde Vinkel, gik Rorgrejerne i Stykker. Skibet tørnede imod SV.-Molen, hvorved det fik en Lækage og sank. Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 334.** S/S **Wm. Th. Malling** af Kjøbenhavn. 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn. Kollideret d. ¹⁹/₃ 29 paa Themsens. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶/₃ 29. Kl. 13¹³ passerede W.T.M., der havde Lods om Bord, E. Oaze Lysbøje tæt om Stb. Vejret var taaget, hvorfor Skibet gik med reduceret Fart; der blev afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 13³⁰ hørtes Taagesignal forude fra 2 Dampere. Kl. 13⁴⁶ passeredes den ene Damper om Bb. Taagesignalet fra den anden Damper, der senere viste sig at være S/S »Hesione« af Liverpool, hørtes nu ret forude, og Kl. 13⁴⁸ blev W.T.M.s Maskine stoppet. Da Skibet havde mistet Farten, blev der afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten. Fra H. hørtes nu 3 korte Toner, hvilket Signal besvaredes med 2 lange Toner. Kl. 13⁵⁰ kom H. i Sigte forude lidt om Stb., W.T.M.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kl. 13⁵² tørnede H.s Stævn imod W.T.M.s Stb.s Bov, der blev en Del beskadiget. Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.
- 335.** S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Antwerpen.
- a) Kollideret d. ¹⁰/₄ 29 paa Schelde. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁸/₆ 29. Kl. 13⁵⁰ opankredes Y. for Stb.s Anker paa anvist Plads paa Floden. Kl. 14⁵⁵ kom en Slæbebaad med to Lægttere paa Slæb drivende imod Y. Da en Kollision syntes uundgaaelig, slækkedes paa Y.s Ankerkæde, men umiddelbart efter tørnede den ene Lægtter — »Flufliale No. 31« — imod Y.s Bb.s Bov, hvorved der fremkom nogle Buler i Boven. Anm. Søforklaring fra F. No. 31 foreligger ikke.
- b) Kollideret d. ¹¹/₄ 29 i Antwerpen. Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁸/₆ 29. Kl. ca. 20 gik Y. fra Royers Sluse ind i Bassinet, efterfulgt af S/S »Watergeus III«. Da Y. var naet til Bøjen i Drejet ind gennem Dokbroen, stoppedes der, hvilket blev tilkendegivet ved Signaler med Dampfløjten, og et Spring blev fastgjort til Bøjen. En Damper, assisteret af to Slæbebaade, kom nu i Sigte kommende ud fra Dokbroen, og da det saa ud til, at dette Skib drev ned imod Y.s Stævn, kastedes Y.s Maskine Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter blev Maskinen stoppet. Bakmanøvren blev tilkendegivet ved 3 Stød med Dampfløjten, hvilket W.III besvarede med samme Signal, men umiddelbart efter løb sidstnævnte Skib op i Y.s Bb.s Laaring, hvori der fremkom et 6" bredt og 14" langt Hul. Anm. Søforklaring fra W.III foreligger ikke.
- c) Paa Rejse fra Longa-Bugten til Sharpness med Træ. Tørnet en undersøisk Genstand d. ¹⁶/₉ 29 i den finske Bugt. Søforklaring i Sharpness d. ²/₁₀ 29. Kl. 16⁴⁰ lettede Y. fra en Ankerplads 2 Sm. retv. NNV. af Longa Flodens Munding. Der styredes retv. N. 20° V. Kl. ca. 17 mærkedes, at Y. tørnede let, imod en Undervandshindring. Maskinen stoppedes, men da intet usædvanligt kunde opdages, fortsattes Rejsen.
- 336.** 3^m Sk. **Zampa** af Thurø, 224 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse til Rhyl med Træ. Grundstødt d. ¹/₁₂ 29 i Rhyl. Indberetning til Board of Trade dat. ²/₁₂ 29. Kl. 11, da Z. assisteret af Lods skulde gaa ind i Foryd Havn, tog Skibet Grunden med Stb.s Side. Z. kom straks flot.
- 337.** M/S **Zeus** af Malmö, 87 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med Rug. Grundstødt d. ¹²/₁₁ 29 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁹/₁₁ 29.

D. ¹¹/₁₁ Kl. 19 kom Sjællands Rev i Sigte i V. Vinden, der havde været frisk af SV., sprang om til SSV., idet den friskede til Storm med Regndis. Det blev besluttet at vende om og søge Læ, hvorfor Kursen ændredes til SØ.t.Ø. med 2 Str.s Afdr. D. ¹²/₁₁ Kl. 2 loddedes 6 Fv. Vand. Et Fyr kom i Sigte i Ø.t.S., og da det blev antaget for at være Gilleleje-Flak F.S., blev det besluttet at søge Læ ved Hornbæk. Kl. 3 passeredes N. om Fyret i 1 Sm.s Afstand og Kursen ændredes til SØ. Kl. 3³⁰ mærkedes det, at Z. mistede Fart og Styring, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden Ø. for Indløbet til Isefjord. Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og blev indslæbt til Hundested.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Lysbøjen N. for Isefjord med Gilleleje-Flak F.S.

338. M/Gl. **Zeus** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kiel til Stege med Koks.

Grundstødt d. ²/₁₂ 29 ved Lollands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³/₁₂ 29.

Kl. ca. 9 lettede Z., der paa Grund af Taage havde ligget til Ankers ved Albuen. Vejret, der var diset, blev mere og mere taaget, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Efter at den hvide Prik udfor Onse Vis var passeret, ændredes Kursen østligere, og da 5—6 Sm. var udløbet, styredes en sydligere Kurs. Loddet holdtes stadig gaaende. Kl. ca. 14 loddedes pludselig 2,5 m Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, ved Horslunde. Kl. ca. 24 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, 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 Aarsagen til Grundstødningen er Taage i Forbindelse med Strømsætning.

339. Ff. **Zion** af Esbjerg, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

1 Mand Skyklet over Board og drunke d. ⁷/₆ 29 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²²/₆ 29.

Kl. ca. 8, da Z. under en haard SV.-lig Kuling var ved Graadyb Barre, tog Fartøjet en svær Braadsø over fra Stb.s Side. Føreren — Fiskeskipper Svenning Christensen af Esbjerg — der var beskæftiget med at hælde Olie paa Vandet, blev skyllet over Bord af Søen og saas liggende i Vandet ca. 10 Fv. agten for Z. Da endvidere et paa Dækket liggende Vod blev skyllet over Bord af Søen, maatte dette først hales ind, forinden Skruen kunde benyttes. Derefter drejedes Fartøjet Stb. over. Herunder kom atter en Braadsø over Z., hvorved Motorrummet fyldtes halvt med Vand, og Motoren blev sat ud af Funktion. Det var nu umuligt at manøvrere Fartøjet hen til Stedet, hvor den forulykkede, der nu var forsvundet, var faldet over Bord, hvorfor Rejsen fortsattes mod Esbjerg ved Hjælp af Sejl.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1929 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	14	—	—	1	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	17	1
Grundstødning	45	35	1	1	1	11	1	—	7	11	1	2	—	6	—	6	56	72
Kæntring	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
Sprunget læk i Søen	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forladt synkefærdig	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1
Forskellig Søskade	14	48	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	15	48
Kollision	23	78	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	80
Kondemnation efter Søskade	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Brand	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfald m. m.	13	16	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	16
I alt.....	135	185	1	3	4	12	2	—	9	11	1	2	—	6	—	6	152	225

377

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1929 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	14	953	—	—	¹ 4	953
Kæntring	5	365	1	2116	6	2481
Forladt synkefærdig	9	1085	1	1199	15	2284
Kollision	1	9	1	2281	2	2290
Kondemnation	2	231	—	—	2	231
Brand	2	71	—	—	2	71
Borteblevet	3	3951	—	—	3	3951
I alt..	36	6665	3	5596	39	12261

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1929 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade.....	78	23	101
Overbordfald	13	3	16
Andre Ulykkestilfælde.....	1	11	12
I alt	92	37	129

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1929 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv		
	Stradinger m. m.				Til- Sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	2	—	—	—	2	2	3	1	—	6	8	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	2	—	—	—	2	—	10	—	—	10	12	—	—	—
Jyllands Østkyst.....	21	2	9	—	32	1	4	—	—	5	37	—	—	—
Limfjorden.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Læsø	2	—	1	—	3	2	2	1	—	5	8	—	—	—
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	1	1	—	—	2	1	2	—	—	3	5	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	—	—	—	—	—	—	2	1	—	3	3	—	—	—
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	—	1	—	3	4	1	1	—	6	9	3	—	3
Møens Øst- og Svdkyst.....	1	1	—	—	2	1	1	—	—	2	4	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amager.....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Saltholm	—	2	—	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—
Middelgrund	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bornholms Vestkyst	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—
I alt.....	33	12	13	-	58	12	35	4	1	52	110	3	—	3

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 — 377 — i Aaret 1929 større end i Aarene 1928 og 1927, hvor Antallet var henholdsvis 296 og 352, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykkerne i danske Farvande i 1929 — 110 — er større end i de to forudgaaende Aar, da Antallet var henholdsvis 87 og 100.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1929 gaaet tabt i alt 3 med en samlet Tonnage af i alt 5596 Reg. Tons Brutto. I 1928 og 1927 udgjorde Tabet henholdsvis 1 Skib paa 32 Reg. Tons Brutto og 7 Skibe med ialt 4399 Reg. Tons Brutto. Det for 1929 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 36 Skibe med 6665 Reg. Tons Brutto — er større end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1928 udgjorde 39 Skibe med 2683 Reg. Tons Brutto og i 1927 26 Skibe med ialt 1751 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 36 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 1 over 3000 Reg. Tons Brutto og 8 mellem 100 og 400 Reg. Tons Brutto; de øvrige var alle under 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1929 har 4 Dampskibe og 1 Motorskib haft Brand om Bord. For Dampskibenes Vedkommende var Branden i 3 Tilfælde uforsigtig Omgang med Ild og Lys og i et Tilfælde ubekendt. Aarsagen til Branden i Motorskibet var Selvantændelse. Endvidere har 4 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I 2 Tilfælde foraarsagedes Branden af overophedet Kakkelovn (henholdsvis Komfur), i et Tilfælde opstod Branden ved, at en brændende Køkkenlampe i Motorrummet faldt ned, og i et Tilfælde var Aarsagen til Branden ubekendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 16 Tilfælde mod 9 Tilfælde i 1928 og 24 Tilfælde i 1927.

Af de i 1929 ifølge Tabel C omkomne 129 Personer var 125 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1929, er afgivet i 7 Tilfælde.