



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

1930

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

AUGUST 1931

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 1930	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1930	50

1930.

1. Ff. **A. 31** af Nørresundby.

Kollideret d. $\frac{5}{6}$ 30 i Limfjorden.

Forhør i Nørresundby d. $\frac{23}{7}$, $\frac{25}{7}$ og $\frac{19}{8}$ 30.

Kl. ca. 5, da A.31 var i Nærheden af den røde Kost udfor Nørresundby Hage, og havde Kurs mod Nørresundby, sprang Regulatorfjederen til Petroleumstilførselen. Føreren, der var alene om Bord, vedblev at holde Motoren i Gang, medens han satte en ny Fjeder paa Regulatoren. Medens han var beskæftiget hermed, kolliderede Fartøjet med en til Ankers liggende Robaad, der blev let beskadiget.

De om Bord i Robaaden værende 4 Personer har forklaret, at Baaden laa opankret ved Kanten af Sejlrenden udfor Syrefabrikken, da man blev opmærksom paa A.31, der i ca. 30 m.s Afstand styrede ret mod Baaden. Det forsøgtes ved Raab at henlede Opmærksomheden paa Baaden, men da dette ikke lykkedes og en Kollision syntes uundgaaelig, sprang tre Mand over Bord. Umiddelbart efter tørnede A.31 mod Baaden, og det lykkedes den 4. Mand at springe om Bord i A.31. De i Vandet værende 3 Personer blev bjærgede af A.31.

Anm. Retten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes mangelfuld Udkig fra A.31.

2. M/GI. **Aage** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Horsens med Stykgods og Briketter.

Grundstødt d. $\frac{21}{12}$ 30 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{1}$ 31.

Kl. 2^{30} passeredes Greifswalder Oi. Herfra styredes N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 6^{30} passeredes Stubbenkammer Lystønde og Kursen ændredes til misv. NV. $\frac{1}{2}$ N. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 8 hørtes Taagesignal fra Arkona, Kursen ændredes til NNV. og Motoren, der var i Gang, blev sat paa Langsomt, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden. Efter forgæves at have søgt at bringe Skibet flot ved at kaste Dækslasten over Bord, blev en Bjærgningsdamper tilkaldt, og ved dens Hjælp kom Aa. flot Kl. 15^{30} .

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.

3. S/S **Absalon** af Kjøbenhavn, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til San Juan.

Paasejlet d. $\frac{16}{1}$ 30 paa Bonanza Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{12}$ 30.

Kl. 22^{10} , medens A. laa til Ankers, tørnede S/S »N. J. Olsen« af Marstal mod A.s Bb.s Bov, hvorved A. fik et Koøje sprængt samt et Par Buler i Siden.

N. J. O.s Besætning har under et d. $\frac{23}{2}$ 31 i Marstal afholdt Søforhør forklaret, at Skibet Kl. 22^{10} stoppede paa Bonanza Red for at skifte Lods. Medens Maskinen var stoppet, blev Skibet af Strømmen ført imod A., der laa til Ankers. Da der syntes Fare for en Kollision, beordrede Maskinen Fuld Kraft Frem, men kort efter tørnede N. J. O.s Bb.s Side imod A.s Bb.s Bov. N. J. O. fik Lønningen og Skanseklædningen i Bb.s Side fra Fokkevandet til Overbygningen samt 6 Skanseklædnings Støtter bøjet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i N. J. O. har bedømt Afstanden til A. for stor.

4. Ff. **Albatros** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Strandet og forlist d. $\frac{23}{9}$ ved Islands NØ.-Kyst.

Søforklaring i Hull d. $\frac{8}{10}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{10}{11}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{5}{1}$ 31.

D. $\frac{21}{9}$ Kl. 8^{30} passeredes Myling Næs og Loggen blev sat. Herfra styredes N.t.V. D. $\frac{23}{9}$ Kl. 0^{45} , da Loggen viste 323, ændredes Kursen til NV. Vejret syntes klart og sigtbart. Da Langanæs Fyr ikke var i Sigte, skulde der Kl. 2^{00} tages Lodskud. Medens der gjordes klart dertil, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. $\frac{3}{4}$ Sm. V. for Skåla. Langanæs. Det forsøgtes forgæves ved Hjælp af Motoren og ved at lempe Brændselolie over Bord at komme flot. Kl. 3 stod Vandet over Dørken i Motorrummet, og Motoren stoppede. Jollen blev sat paa Vandet, og da 3 Mand af Besætningen

var kommet i den, væltede A. over til Stb. Da der var Fare for, at Jollen skulde kæntré, roedes den udenfor Brændingen og afventede Dag. Kl. ca. 6 roedes Jollen til Land efter Assistance og Kl. 7 ankom 2 Baade til Skibet og Bjærgningen af Redskaber paabegyndtes. A., hvis Bb.s Side var slaet i Stykker, blev Vrag.

5. M/Kt. Albert Victor af Vaag, 80 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Kollideret d. $\frac{5}{4}$ 30 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{11}{4}$ 30.

Kl. ca. 10, medens A. V. under en svag SØ.lig Brise med klar Luft befandt sig paa Selvogsbanken, styrende NV. over for Motoren, kom en anden Kutter, der senere viste sig at være Kt. »Heimdalur« af Vaag, i Sigte om Bb., skærende A. V.s Kurs. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der fra A. V. som Opmærksomhedssignal givet en lang Tone med Fløjten. Da der paa A. V.s Stb.s Side laa flere Kuttere, kunde A. V. ikke holdes Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen, der gik Halv Kraft, Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede A. V.s Stævn mod H.s Stb.s Side, hvorved A. V. fik Stævnen knust. Efter afholdt Skibsraad blev det besluttet at sejle til Færøerne, ledsaget af H. D. $\frac{7}{4}$ ændredes Kursen mod Vestmannøerne for at søge ind til Reykjavik, idet Skibet lakkede mere end hidtil.

Ved et d. $\frac{24}{5}$ i Vaag afholdt Søforhør har H.s Besætning forklaret, at man blev opmærksom paa A. V., da man hørte Fløjtesignalet, A. V. havdes da omtrent Tværs om Stb. i 2—3 Skibslængders Afstand. H. drejedes straks Bb. over, 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 Kollisionen skyldes, at man i H. for sent er blevet opmærksom paa A. V.

6. 3^m Sk. Alf af Marstal, 300 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Voryd til Boston i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{24}{9}$ 30 i Voryd Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{14}{10}$ 30.

Kl. ca. 14, da A. under Assistance af Lods og en Motorbaad var ved at gaa ud af Havnen, tog Skibet Grunden og stod fast i ca. 5 Minutter. Rejsen fortsattes, men lige udenfor Indsejlingen tog Skibet atter Grunden og stod fast nogle Minutter.

Anm. Aarsagen til Grundstødningerne angives at være, at Motorbaaden, der assisterede, havde for lidt Maskinkraft, at Indsejlingen er kroget og at Havnen faktisk er for lille til Skibe af A.s Tonnage.

7. S/S Alfa af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Ustluga til London med Træ.

Havareret d. $\frac{9}{6}$ 30 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{6}$ 30.

Kl. 14¹⁵, da A. var ved Gravesend, havarerede Styregrejerne. A. bugseredes til Gravesend.

8. Sk. Alfhild af Falkenberg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Kalundborg med Træ.

Strandet og forlist d. $\frac{26}{1}$ 30 ved Hesselø.

Søforklaring paa Hesselø d. $\frac{20}{1}$ 30. Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{1}$ 30. Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{31}{1}$ 30.

D. $\frac{25}{1}$ Kl. 20³⁰ passeredes Kullen. Vejret blev nu usigtbart, og d. $\frac{26}{1}$ Kl. 1 grundstødte A. paa Hesselø SØ.-Rev. Kl. 9³⁰ blev Besætningen reddet af Baad fra Land. Skibet drev senere af Grunden og blev — flydende paa Lasten — indbragt til Hundested.

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

9. Sk. Alfred af Stralsund, 54 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stralsund til Nørresundby med Havre.

Grundstødt d. $\frac{28}{3}$ 30 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{3}$ 30.

Kl. 23³⁰ grundstødte A. paa Omø Rev. D. $\frac{29}{3}$ Kl. 9³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at ca. 10 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

10. M/Sk. Alice af Rudkøbing, 35 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Aabenraa til Aarhus med 49 Tons Hvede.

Kollideret d. $\frac{17}{1}$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{20}{1}$ 30.

Kl. ca. 11³⁰, da A., der gik for Sejl alene, i taaget Vejr var ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. fra Aarhus, styrende NV.t.N. for en frisk S.lig Brise, kom et modgaaende Skib, der senere viste sig at være Ff. »Flora« af Frederikshavn, i Sigte 3 Str. om Stb. i 1—2 Skibslængders Afstand. Fra A., der havde Udkig forude, var der afgivet forskriftsmæssige Taagesignaler. A.s Ror Lagdes haardt Stb., ved hvilken Manøvre Rorkæden sprang, men umiddelbart efter tørnede F. imod A.s Spryd, hvorved A. fik forskellige Skader. F. bugserede A. ind til Aarhus.

Af den af F.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at F. for langsom Maskine styrede S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., afgivende Taagesignaler, da A. pludselig kom i Sigte ca. 2 Str. om Bb. i ca. 200 m.s Afstand. Maskinen blev sat Fuld Kraft Frem og F. drejede Stb. over, men umiddelbart efter kolliderede Skibene.

11. S/S Alice af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Stralsund til Liverpool med Sukker.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{27}{12}$ 30 i Nordsøen.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{5}{1}$ 31 og i Køge d. $\frac{8}{6}$ 31.

Kl. 9³⁰, da A. under en SSØ.-lig Storm var ca. 11 Sm. misv. VSV. for Sumburgh Head Fyr, tog Skibet en svær Sø over, hvorved Matros Harry Rasmussen, der var beskæftiget med at efterse Kilerne til Nr. 4 Luge, blev slaæet over Bord. Der blev straks kastet 3 Redningskranse ud til den overbordfaldne, der et Øjeblik saas i Vandoverfladen. Paa Grund af Vejret kunde en Baad ikke sættes paa Vandet. Skibet holdtes gaaende paa Stedet, men da den forulykkede ikke mere kom til Syne, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

12. S/S Alsen af Hamburg.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykestilfælde d. $\frac{7}{2}$ 30 i Aalborg Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{2}$ 30.

Kl. 15³⁰, medens A. lossede Kul, faldt en Havnearbejder under Opstigning fra Nr. 2 Lastrum ned i dette, hvorved han fik Hofte- og Bækkenpartiet beskadiget. Den tilskadekomende blev i en tilkaldt Am-bulance kørt til Kommunehospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den paagældende har mistet Fodfæste og Taget med Hænderne ved at skulle hæve sig over et paa Lejderen manglende Trin.

13. M/Sk. Amalia af Nordvik, 94 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kristinehamn til Kolding med Træ.
Brand om Bord og sænket d. $\frac{19}{9}$ 30 i Bogense Havn.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{9}$ 30. Søforhør i Bogense d. $\frac{22}{9}$ 30.

Kl. ca. 12, da A. befandt sig N. for Æbelø, udbrød der Ild i Motorrummet. Ilden bredte sig til Agter-skibet. A. blev af 4 Fiskerbaade slæbt ind til Bogense Havn, hvor det pumpedes fuldt af Vand og sank. Anm. Aarsagen til Branden er ubekendt.

14. M/S Amerika af Kjøbenhavn, 10110 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykestilfælde d. $\frac{10}{5}$ 30 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{17}{6}$ 30.

Kl. ca. 17, da man var i Færd med at hejse Landgangen, sprang Løberen, der var ført til Spils, og Landgangen faldt ned paa Kajen fra en Højde af ca. 5 m. Matros Mogens William Wassard af Horsens, der var gaaet ud paa Landgangen for at modtage en Pakke fra Land, styrtede ned mellem Kajen og Skibet, hvor han forsvandt umiddelbart efter. Efter ca. 1 Times Eftersøgning blev Forulykkede fundet.

15. M/Evt. Ammy af Nykøbing F., 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund til Nakskov med Mursten.
Grundstødt d. $\frac{18}{5}$ 30 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{5}$ 30. Søforhør i Køge d. $\frac{5}{7}$ 30.

Kl. ca. 4 styredes efter Kending af Landet ved Albuen ind efter Nakskov Fjord. Ca. $\frac{1}{2}$ Time senere gik Motoren i Staa paa Grund af, at Føderøret lækkede. Inden Sejlene blev sat, drejede Skibet ind mod Land og tog umiddelbart efter Grunden og blev staaende. Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

16. M/Gl. Anna af Køge, 73 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg.

a) Paa Rejse fra Lübeck til Svendborg med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{9}{10}$ 30 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{10}$ 30. Søforhør i Svendborg d. $\frac{15}{12}$ 30 og $\frac{13}{2}$ 31 og i Stubbekøbing d. $\frac{20}{1}$ 31.

Kl. ca. 2, da A. befandt sig udfør Pelykke, blev Skibet af en Byge drevet over mod Sejløbets Læside. Herved blev Skruen fyldt med Tang. Begge Ankre samt et Varpanker kastedes, men Ankrene kunde ikke faa Hold, og Skibet drev paa Grund paa Ribjerg-Grunden. D. $\frac{18}{10}$ Kl. 7 kom A. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Sjællands Odde til Haderslev med 120 Tons Skærver.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{9}{12}$ 30 i Kattegat.

Søforklaring i Tranebjerg d. $\frac{11}{12}$ 30. Indberetning dat. $\frac{15}{12}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Køge d. $\frac{29}{1}$ 31.

Kl. 17, da A. var ca. 7 Sm. SV.t.S. fra Hatterev Lysbøje, opdagedes det, at Skibet var læk. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns ved Hjælp af Pumperne, blev Kursen ændret mod Ballen. Da Skibet var ca. 2 Sm. fra Ballen, stoppede Motoren paa Grund af Vandet i Motorrummet. Det forsøgtes at naa Havn ved Hjælp af Sejlene, men paa Grund af Slagside, vilde Skibet ikke lystre Roret, hvorfor det af Vind og Sø blev ført NV. over imod Land. Da Skibet var ca. 400 m fra Kysten, kastedes begge Ankre med ca. 40 Fv. Kæde, og Sejlene firedes ned. Der blev afgivet Nødsignaler, og ca. 1 Time senere ankom en Fiskerkvase, der optog Besætningen — 2 Mand - medens det viste sig umuligt at bjærge Skibet.

Anm. Der er intet nærmere oplyst om Aarsagen til, at Skibet sprang læk.

17. M/Gl. Anna af Hamburg, 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Skive og Struer med Gødning.

Grundstødt d. $\frac{14}{12}$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Børsmose d. $\frac{14}{12}$ 30. Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{12}$ 30.

Kl. 0³⁰ grundstødte A. i diset Vejr ved Børsmose. Kl. ca. 20 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

18. M Sk. Anna Wilhelmine af Hamburg, 51 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bremen til Odense med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{28}{11}$ 30 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/12$ 30.

Natten mellem d. $27/11$ og $28/11$ grundstødte A. W. paa Lillegrunden ved Fyens Hoved. Kl. ca. 23 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

19. M/S **Argentina** af Kjøbenhavn, 5375 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Barry Dock i Ballast.

Sprunget læk i Januar 30 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $10/1$ 30.

D. $4/1$ opdagedes det, at Nr. 1 Tank lækkede. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at flere Nagler i Bundtanken lækkede. Vejret havde de forudgaaende Dage været stormende.

Anm. Aarsagen til Lækagen var haardt Vejr.

b) 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $6/8$ 30 i Rotterdam.

Søforklaring i Rotterdam d. $7/8$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/11$ 30.

Kl. 10^{30} , medens Matros Darup Karl Fritz Johansen af Sandevaag var beskæftiget med at lægge Luger over Nr. 1 Last, mistede han Balancen og styrtede ned i Lasten. En tilkaldt Læge konstaterede, at Døden var indtraadt som Følge af Brud paa Halshvirvlen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede under Arbejdet har mistet sit Tag i Luggedækslet, hvorved han tabte Balancen.

20. S/S **Arniston** af Leith.

1 Mand tilskadekommet d. $31/10$ 30 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $31/10$ 30.

Under Losning af Kul faldt en Arbejder, der var beskæftiget med at køre Kullene i en Trillebør fra Skibet til Kulpladsen, ned fra Løbebroen, der ikke var forsynet med Stræktov og hvis Højde over Jorden var ca. 3,5 m.

21. Ff. **Astoria** af Skagen, 28 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $2/5$ 30 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $12/5$ 30. Søforklaring i Skagen d. $24/11$ 30.

Kl. ca. 13^{30} , medens A. i taaget Vejr laa til Ankers 120 Sm. NØ.t.Ø. $1/4$ Ø. af Spurn F.S., hørtes Taagesignal fra en Damper under Gang. Fra A. blev der givet forskriftsmæssigt Taagesignal med Klokken. Ca. 20 Minutter senere kom Damperen, der viste sig at være S/S »La Provence« af Bretagne, i Sigte om Stb., og umiddelbart efter tørnede L. P.s Stævn imod A.s Stb.s Laaring, der blev stærkt beskadiget. L. P. bugserede A. til Spurn Fyr, hvorfra A. af en Bugserdamper bugseredes til Hull.

Anm. Søforklaring fra L. P. foreligger ikke.

22. S/S **Astra** af Kjøbenhavn, 2398 Reg. T. Br. Bygger 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Aarhus med Bomuldsfrøkager.

Kollideret d. $4/9$ 30 i Leningrads Søkanal.

Indberetning fra Konsulatet i Leningrad dat. $11/9$ og $18/9$ 30. Søforhør i Aarhus d. $30/9$ 30.

Kl. 20^{20} afgik A. fra Leningrad, assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Kl. 20^{45} kvitteredes Slæbebaadene, og der styredes efter Lodsens Anvisning gennem Søkanalen. Da en modgaaende Dampers Lanterner kom i Sigte forude, holdtes A. i Kanalens Stb.s Side, og da Skibene nærmede sig hinanden, blev der givet 1 kort Tone med Dampfløjten og Roret blev lagt lidt Stb. Den modgaaende Damper, der senere viste sig at være engelsk S/S »Blairesk«, besvarede Signalet med samme Signal. Kort efter kom B.s grønne Sidelanterne i Sigte, hvorfor A. drejede yderligere Stb. over. Fra B. hørtes nu 3 korte Toner med Dampfløjten. A.s Maskine beordredes først Fuld Kraft Frem, umiddelbart efter Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker kastedes. A. tog imidlertid Grunden i Kanalens Stb.s Side tæt ved Fyret paa Enden af Bølgebryderen, og umiddelbart efter tørnede B.s Stævn imod A.s Bb.s Side agten for Kollisionsskoddet, hvorved Dækket, Skanseklædningen samt Agterkant af Bakhuset blev revet op. B. skurede derefter langs A.s Bb.s Side, hvorved der fremkom en Bule udfor II-Lugen og den forreste David blev revet op af Dækket. D. $19/9$ var A. midlertidigt repareret, og Rejsen fortsattes. D. $21/9$ Kl. 2^{00} viste det sig, at Vandet steg stærkt i Nr. II Lastrum, skønt der lænsedes derfra med alle til Raadighed staaende Midler. Besætningen kaldtes paa Dækket og Baadene blev gjort klar samtidig med, at Kursen ændredes imod Godska Sandø og der sendtes Telegram til Stockholm efter Assistance. Kl. 20^{45} opankredes A. paa Nynäshamns Red. Ved Eftersyn viste det sig, at Lækagen stammede fra en Nagle, der var faldet ud.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

23. S/S **Avance** af Korsør, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newport til Cardiff i Ballast.

Mistet Ankeret d. $7/1$ 30 paa Cardiff Red.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/1$ 30.

Kl. 10^{30} , medens A. var i Færd med at hive Stb.s Anker hjem, brækkede Anker-Sjæklen og Ankeret mistedes.

b) Grundstødt d. $26/1$ 30 i Oporto Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $16/4$ 30.

D. $25/1$ Kl. 23^{30} gik A. i Drift under en V.-lig Orkan, medens Skibet laa fortøjet paa anvist Plads med Agterenden mod Land. Efter at der ved Hjælp af Lodsbaaden var ført et ekstra Varpanker ud, blev Skibet hevet ca. 10 Fv. fra Kajen. Ankrene kunde imidlertid ikke holde, hvorfor der d. $26/1$ Kl. 4^{00} rekvireredes en Slæbebaad, der ankom Kl. 5^{00} , men paa Grund af Strøm og Sø kunde den ikke komme langs Siden af A. Kl. 6^{30} huggede Agterskibet flere Gange haardt mod Grunden. Kl. 7^{00} opnaaedes Forbindelse med Slæbebaaden, og A. blev slæbt ud paa Strømmen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Oporto til Cardiff med Props.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 30 paa Douro-Floden.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{16}{4}$ 30.

Kl. 8³⁰ afgik A. fra Oporto assisteret af Lods og Slæbebaad. Kl. 9¹⁵, da A. skulde vige til Bb. for en modgaaende Damp, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{10}{2}$ Kl. 11⁰⁰ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

24. S/S **Bedlington** af Newcastle.

Grundstødt d. $\frac{22}{1}$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Nr. Vorupør d. $\frac{22}{1}$ 30.

B. grundstødte i taaget Vejr ved Nr. Vorupør. Kl. ca. 9³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

25. S/S **Beira** af Kjøbenhavn, 1273 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{7}$ 30 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{4}{7}$ 30.

Kl. ca. 15, under Arbejdet med Losning fra Mellemdækket Agter, traadte en Arbejder ud paa Mellemdækslugen. Herved vippede et Luggedæksel, hvorved dette samt Arbejderen styrtede ned i Underlasten. Den paagældende blev i en tilkaldet Ambulance kørt til Hospitalet, hvorfra han dog straks blev udskrevet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Luggedækslet ikke har været lagt rigtigt paa Plads.

26. S/S **Benedikt** af Kjøbenhavn, 337 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Hadsund til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 30 i Hadsund.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{4}$ 30.

Kl. 16¹⁵ under Manøvrering for at komme fra Kajen i Hadsund, blev B.s Agterskib af Vind og Strøm ført ind mod 2 Sejlfartøjer, der laa fortøjet uden paa hinanden ved Kajen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

27. M/S **Bintang** af Kjøbenhavn, 2779 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{25}{1}$ 30 i Hongkong.

Søforklaring i Hongkong d. $\frac{28}{1}$ 30.

Kl. 4⁴⁵ opdagedes Ild i Agterlasten. Brandvæsenet blev tilkaldt samtidig med, at Skibets Slukningsmateriel blev sat i Virksomhed. Efter ca. 1 Times Forløb var Ilden, der var opstaaet i noget Stores paa Mellemdækket, slukket.

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

28. S/S **Birgit** af Esbjerg, 1971 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Frederikshavn med Kul.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 30 ved Amager.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{7}{1}$ 30.

Kl. 15¹⁸ passeredes Drogdens F.S. tæt om Stb. Herfra styredes misv. N. $\frac{1}{2}$ V. efter Nordre-Røse, som var i Sigte. Kl. 16⁰⁰ passeredes Nordre-Røse og Kl. 16¹⁵ havdes Lysbøjen Svælget tværs om Bb. Kursen bibeholdtes. Da Lysbøjen Ryggen ikke kom i Sigte, varskoede den vagthavende Styrmand Kl. 16¹⁸ Føreren, der straks kom paa Broen, og slog Stop til Maskinen. Umiddelbart efter — Kl. 16²² — tog B. Grunden ca. 35 Fv. Ø. for den sydligste af de 2 grønne Spidstønder paa Ø.-Siden af Middelgrunden. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. $\frac{2}{1}$ Kl. 10⁰⁶ kom B. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamp efter at ca. 100 Tons af Ladningen var lægteret.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen maa søges i den Omstændighed, at der ikke blev foretaget fornøden Kursændring, efter at Nordre-Røse var passeret.

Anm. 2. Den vagthavende Styrmand har for det af ham ved Grundstødningen udviste Forhold erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

29. S/S **Bogø** af Kjøbenhavn, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Oslo.

Kollideret d. $\frac{9}{2}$ 30 i den finske Bugt.

Søforklaring i Oslo d. $\frac{13}{2}$ 30.

Kl. ca. 0⁴⁰, medens B. sejlede i Konvoj, der assisteredes af en Isbryder, opdagedes det, at det foran for B. værende Skib reducerede Farten. Kl. ca. 0⁴⁵ var B. ca. 1 Skibslængde fra det andet Skib, hvorfor Maskinen, der gik for Halv Kraft, blev stoppet. Kl. ca. 0⁵⁰ tørnede det agten for B. værende Skib — S/S »Jomsborg« af Kjøbenhavn — mod B.s Agterende og gled op langs B.s Bb.s Side, hvorved der skete nogle Havarier.

Under en d. $\frac{12}{2}$ 30 i Hamburg aflagt Søforklaring, oplyste J.s Besætning, at det pludselig opdagedes, at B. var løbet fast i Isen. Maskinen kastedes Kuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. J. fik Boven en Del beskadiget.

Anm. Efter det i Sagen oplyste, maa Ministeriet antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at B. ikke ved Signal har tilkendegivet, at Farten blev reduceret.

- 30.** S/S **Bolivia** af Kjøbenhavn, 5497 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
Grundstødt d. $31/10$ ved Sjællands Ø.-Kyst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/11$ og $17/11$ 30.
Kl. ca. 7^{20} — da B., der assisteredes af Lods og 2 Slæbebaade — befandt sig i Kroneløbet, mistede Skibet Styret og drejede Bb. over. Den forreste Slæbebaad beordredes at trække Stb. over, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 16 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet mistede Styret, Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af Vind og Strøm i Forbindelse med ringe Fart.
- 31.** S/S **Botnia** af Kjøbenhavn, 1326 Reg. T. Br. Bygget 1891/1904 af Staal. Paa Rejse fra Thors-havn til Reykjavik.
Sprunget læk d. $23/2$ 30 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Reykjavik d. $25/2$ 30.
Kl. 4 under en frisk SV.-lig Kuling opdagedes det, at der var Vand i Maskinrummet. Efter at Pum-perne var sat i Gang, ophørte Vandet at stige i Skibet. Kl. 20 ankom B. til Vestmanø, og et Eftersyn viste, at der var faldet en Nagle ud i Bunden af Skibet paa Agterkant af Maskinrummet.
Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Naglen er faldet ud paa Grund af Skibets Arbejden i Søen.
- 32.** S/S **Brattingsborg** af Kjøbenhavn, 3135 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Rotter-dam til Königsberg med Hvede og Rug.
Grundstødt d. $10/11$ 30 ved Tysklands N.-Kyst.
Søforklaring i Königsberg d. $15/11$ 30. Indberetning fra Konsulatet i Königsberg dat. $20/11$ 30. Tysk Strandingsindberetning dat. 1930.
Kl. 6^{00} lettede B., under Assistance af Lods og Slæbebaad, fra en Ankerplads i Pillau Dybet udfor Indsejlingen til Pillau Havn. Det blæste en NV.-lig Storm og Strømmen var haard, indgaaende. Da Ankeret var løftet, blev B. af Vind og Strøm ført Bb. over, og skønt Maskinen gik Fuld Kraft Frem og Bugser-baaden trak Stb. over, tog Skibet Grunden med Bb.s Side. Kl. 13 kom Forskibet flot, men blev af Strøm-men ført paa Grund med Stb.s Side, saaledes at B. stod Tværs i Farvandet. D. $11/11$ Kl. 6^{45} kom B. flot ved Hjælp af 3 Bugserbaade.
- 33.** Ff. **Britta** af Donsø, 26 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Skagerak.
Grundstødt d. $16/10$ 30 ved Jyllands NV.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $17/10$ 30.
Kl. 22 grundstødte B. i taaget Vejr 1 Sm. V. for Højen. 4 Mand af Besætningen blev bjærgt i Red-ningsbaad fra Land, medens 1 Mand kom i Land i Kutterens Jolle. Skibet blev senere taget af Grunden af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.
- 34.** M/B. **Brødrene** af Nyborg, 17 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Flensborg-Fjord.
Kollideret d. $21/12$ 30 i Flensborg-Fjord.
Søforhør i Sønderborg d. $5/1$ 31.
B. befandt sig i Farvandet tværs af Sønderskoven, styrende for langsom Fart ned imod Loddejollen. Forude om Bb. var en Fiskerbaad, der senere viste sig at være M/B. »Maagen« af Faaborg, i Sigte, styrende imod B. Da Skibene var ca. 50 m fra hinanden og der syntes Fare for en Kollision, drejedes B. Bb. over, men samtidig medens M. at dreje Stb. over, og umiddelbart efter tørnede B.s Stævn imod M.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen fik M. 3 Planker, 4 Støtter, 7 Dæksplanker, Skandæk, Waterbord, Bjælkevagere, Lønning og Skandseklædningen knust samt Ankerspil, Wireulle og Ruffkarmen forskubbet.
Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. havde B. forude om Stb. i ca. 200 m.s Afstand, da M. drejedes Stb. over. Kort efter drejede B. Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes M.s Maskine 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 op-lyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at B. i Modstrid med Bestemmelserne i Søvejsreglernes Art. 21 drejedes Bb. over.
- 35.** S/S **C. P. A. Koch** af Aalborg, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn med Passagerer og Stykgods.
Kollideret d. $4/4$ 30 paa Limfjorden.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $9/4$ 30.
Kl. ca. 22^{25} , da C. P. A. K. var i Hals Fyrs klare Vinkel, kom en klar Lanterne i Sigte forude. Lan-ternen, der antoges for at være et medgaaende Skibs Hæklanterne, holdtes lidt om Bb. Da den kom nær-mere, viste det sig at være en Ankerliggers agterste Lanterne, hvorfor Maskinen, der gik Halv Kraft, kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Roret lagdes Stb., men umiddelbart efter tørnede C. P. A. K.s Bb.s Bov imod Stb.s Side af Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Blända« af Göteborg.
B.s Besætning har forklaret, at B., der var paa Rejse fra Thisted til Monstad i Ballast, Kl. 14^{30} op-ankredes V. for Hals. Da Hals Fyr tændtes, viste det sig, at Skibet laa i Fyrets klare Vinkel. kl. 19 fik B. Ordre til at skifte Ankerplads, hvorfor der skiftedes over i Fjordens S.-Side, hvor Skibet opankredes
Anker kastedes og 25 Fv. Kæde blev stukket ud. Egense Fyr pejledes i SØ.t.Ø. Det blæste en frisk Kuling, der svingede mellem ØNØ. og SØ. Kl. 22^{20} kom C. P. A. K. i Sigte, styrende ret paa B., og kort efter

skete Kollisionen som ovenfor anført. B.s Stb.s Side blev revet op, hvorved Skibet blev læk. Da det viste sig, at B. kunde holdes læns, lettedes og sejledes til Aalborg.
Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at B. laa opankret saaledes, at den kunde svaje ud i Fyrets klare Vinkel.

36. 3^m Sk. **C. V. Petersen** af Svendborg, 231 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Worrundet til Torgney med Træ.

Kollideret d. $31/1$ 30 i Devar.

Indberetning til Board of Trade dat. $3/2$ 30.

Medens C. V. P. under en SØ.-lig Storm laa fortøjet i Outer Harbour, brækkede Fortøjningerne, hvorved Skibet svingede ned paa en Motorbaad, der laa fortøjet til en Bøje. Motorbaaden sank som Følge af Kollisionen.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var haardt Vejr.

37. S/S **Carl** af Haderslev, 268 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Aarhus med Majs.

Kollideret d. $17/1$ 30 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $20/1$ 30.

Kl. 10¹⁵ passerede C., der havde Lods om Bord, den yderste Pynt af Kuhwärderhafen. Vejret var tæt Taage. Der styredes VNV. Kort efter kom en Ankerligger, hvis Taagesignal var hørt i nogen Tid, i Sigte forude om Bb. i ca. $1/4$ Sm.s Afstand. Roret blev lagt haardt Srb. og Maskinen, der gik Langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem. Da det formodedes, at C. vilde gaa klar af Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Lynx« af Bergen, blev der slaet Langsomt og umiddelbart efter Stop til Maskinen, samtidig med at Rorgængereren fik Ordre til at støtte. Roret blev lagt Bb. og umiddelbart efter haardt Stb. Da en Kollision syntes uundgaelig, lagdes Roret haardt Bb. og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede C. med Bb.s Side imod L.s Bb.s Anker, hvorved C.s Bb.s Dæksstringer trykkes ind og blev revet op agten for Kommandobroen.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Kiel til Hamburg i Ballast.

Kollideret d. $14/2$ 30 paa Elben.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $17/2$, $18/2$, $19/2$, $20/2$, $21/2$ og $22/2$ 30. Søforklaring i Altona d. $17/2$ 30. Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. $18/2$ 30. Søforklaring i Hamburg d. $19/2$ og $21/2$ 30. Søforhør i Aalborg d. $11/3$ 30. Søforhør i Kolding d. $24/3$ 30.

Kl. 23 skiftedes Lods ved Seemannahøft og Rejsen fortsattes med vekslende Fart. Vinden var flov af SSV., Vejret var letdiset, hvorfor Taagesignaler blev afgivet, Da C. befandt sig paa V.-Siden af Indsejlingen til Köhlbrander, kom en Dampers Top- og grønne Sidelanterne i Sigte 2 Str. om Stb. C.s Maskine stoppedes, men efter Lodsens Raad beordredes Maskinen atter Frem, og C. drejedes lidt Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter drejede den modgaende Damper — der senere viste sig at være S/S »Esbern Snare« af Aalborg — Stb. over, saaledes at dens røde Sidelanterne kom i Sigte. Afstanden mellem Skibene var ca. 100 m, og da en Kollision syntes uundgaelig, stoppedes C.s Maskine, hvorefter den kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod B.s Anker falde. Bakmanøvren blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter — Kl. 23³⁰ — tørnede C.s Stb.s Bov imod E. S.s Bb.s Bov. C., der havde faaet Boven beskadiget, opankredes i ca. 20 Minutter, hvorefter Rejsen fortsattes.

Af den af E. S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. ca. 23³⁰ var udfor Altonas Havn, da C.s Top- og grønne Sidelanterne kom i Sigte om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev E. S.s Fart reduceret til Langsomt, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Umiddelbart efter hørtes fra C. 2 korte Toner, og da en Kollision syntes uundgaelig, beordredes Maskinen først Langsomt, derefter Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet Ordre til at purre ud og gøre Baaedene klar. Umiddelbart efter kolliderede Skibene som ovenfor nævnt. E. S., der ved Kollisionen fik et stort Hul i Boven, hvorigennem Vandet strømmede ind, førtes ind til Altonas Kajmur, hvor Skibet sank. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. 1. Ved en under $21/2$ afsagt Kendelse i Sagen, har Sørensen i Hamburg udtalt, at Aarsagen til Kollisionen dels er, at C. ikke holdtes i Farvandets rigtige Side, dels at C. søgte at passere E. S. med grønt mod grønt. Skylden for Kollisionen maa saaledes tillægges C.s Fører og Lods. Der kan derhos ikke tillægges E. S.s Fører nogen Skyld for Kollisionen.

Anm. 2. Sørensen medlemmerne ved det under $24/3$ i Kolding afholdte Søforhør har udtalt, at de ikke fandt, at der fra det Offentliges Side var Anledning til at foretage videre i Sagen.

38. M/Gl. **Caroline** af Køge, 36 Reg. T. Br. Bygget 1832/1891 af Eg. Paa Rejse fra Køge til Höganäs i Ballast.

Brændt og forlist d. $27/5$ 30 i Sundet.

Indberetning dat. $28/5$ 30. Søforklaring i Køge d. $28/5$ 30. Forlisanmeldelse dat. Ørsted d. $11/9$ 30.

Kl. ca. 20 afgik C. fra Køge. Da Skibet var kommet noget udenfor Havnen, gik Motoren i Staa, da den skulde skiftes om til at gaa ved Petroleum i Stedet for Benzin, Petroleumsrøret blev derfor skruet fra Karburatoren, og det deri værende Petroleum løb ud i en aaben Blikbeholder, der stod ca. 5 cm under Karburatoren, der atter blev fyldt med Benzin. Efter at Motoren atter var startet, forsøgtes igen at skifte om til Petroleum, men Motoren gik atter i Staa. Motoren blev nu sat paa høj Tænding og paany startet med Benzin. Under Startningen slog Motoren Bak, hvorved Flammerne slog fra Karburatoren ned i den aabne Blikbeholder, hvori der var ca. 1 l Benzin og Petroleum, der straks antændtes. Da det viste sig umuligt at faa Ilden slukket ved Hjælp af Vand og Ildslukkeren, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen.

Da Masterne og Dækket i C., der var ca. 6 Sm. ØSØ. for Køge, var brændt, forlod Jollen Vraget. D. $28\frac{1}{5}$ Kl. ca. $2\frac{1}{2}$ ankom Jollen til Køge, og Kl. ca. 5 blev Vraget set synke. Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

39. M/Tj. **Centaurus** af Roskilde, 88 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Hadsund til Gilleleje med 145 Tons Kalkgødning.

Sprunget læk og forlist d. $7\frac{1}{10}$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $11\frac{1}{10}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Helsingør d. $14\frac{1}{10}$ 30.

D. $1\frac{1}{2}$ Kl. 22 passeredes Hastens-Grund i en gisset Afstand af 2 Sm. Vinden var SSV. med Snebyger, Søen SØ.-lig og høj. Skibets Fart reduceredes og der styredes efter Hesselø for at søge Læ. D. $2\frac{1}{10}$ Kl. 2 tog Skibet en Sø over, der brækkede den ene Lugesurring og slog Storskødet, der laa paa Ruftaget, overbord. Skødet kom i Skruen, hvorved Motoren stoppede. Rejsen fortsattes med 3 Reb i Storsejl og Stagfok. Kort efter stod der Vand over Dørken i Motorrummet, Maskinpumpen blev sat i Gang, men efter ca. 1 Kvarters Forløb blev Pumpen tilstoppet af Kalk fra Lasten. Haandpumpen var ogsaa uklar, hvorfor der østes med Pøse fra Maskinrummet. Kl. 12 blev dette opgivet, idet Vandet stadig steg. Det forsøgtes forgæves at henlede forskellige Skibes Opmærksomhed paa C. Kl. ca. 16 stod Vandet ca. $1\frac{1}{2}$ Fod over Dørken, og det blev besluttet at forlade Skibet, der da antoges at være paa Lille Lysegrund. Kl. ca. $23\frac{1}{2}$ blev Besætningen optaget af Trawler »Delphin« af Hamburg. D. $3\frac{1}{10}$ om Morgenen blev C. taget paa Slæb af nogle Fiskere, men Skibet sank 4 Sm. N.t.V. for Torups Flak.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er sprunget læk ved Stævnrøret som Følge af, at Storskødet kom i Skruen.

40. S/S **Charalambos** af Chephallonia. Paa Rejse fra Novorossisk til Nørresundby.

Grundstødt d. $20\frac{1}{10}$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. $30\frac{1}{10}$ 30.

Kl. $13\frac{30}{10}$, da C., der havde Lods om Bord, var Tværs af den yderste hvide Kost i Renden over Hals Barre, tog Skibet Grunden midt i Løbet og blev staaende. D. $23\frac{1}{10}$ Kl. $15\frac{20}{10}$ 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, at der i Løbet havde dannet sig en Banke med ca. 23' Vand over. Skibets Dybgang var ca. 25'.

41. S/S **Chr. J. Kampmann** af Kjøbenhavn, 2281 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Cardiff til Sunderland i Ballast.

Kollideret med Kajen d. $7\frac{1}{10}$ 30 i Cardiff Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $21\frac{1}{10}$ 30.

Kl. ca. 17, da C. J. K. — der havde Lods om Bord — under en haard NV.-lig Storm med svære Byger manøvreredes ind i Slusen mellem East Dock og Roath Bassin, blev Skibet af Vinden ført med Bb.s Side mod Stenkajen, hvorved der fremkom nogle Buler i Skibssiden. Paa Grund af den snævre Plads kunde Maskinen ikke benyttes, hvorfor der blev holdt an i Agtertrosserne og de forreste Spring. Derved løb C. J. K. Stævnen ind i Stb.s Stenmole ved den yderste Dokport, hvorved Stenkanten løsnedes i ca. 10 Fods Længde.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Sunderland til Lindholm.

Rørt Grunden og kollideret d. $11\frac{1}{10}$ 30 i Sunderland Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $21\frac{1}{10}$ 30.

Kl. ca. $14\frac{25}{10}$, da C. J. K., assisteret af Lods og Bugserbaad For og Agter, var Tværs af Lampton Drops, rørte Skibet Grunden med Agterskibet. Skibet drejede Stb. over, og skønt Bb.s Anker kastedes og begge Bugserbaade trak Bb. over, tørnede C. J. K. med Stb.s Bov mod engelsk S/S »Alacrity«, der laa fortøjet ved Land. C. J. K. fik ved Kollisionen Stb.s Klyds brækket. Endvidere fremkom der en Revne i Barkholtspladen samt i den ovenoverværende Plade og Fordoblingsplade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

42. Ff. **Chrestence** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $16\frac{1}{9}$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19\frac{1}{9}$ 30. Strandingsforretning i Varde d. $27\frac{1}{9}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $7\frac{1}{10}$ 30.

Kl. ca. 21 var C. ved Søren Jessens Sand Lysbøje, og der styredes i Sædding Fyrlinie. Ca. 5 Minutter senere tog Fartøjet Grunden og Rorsmanden blev da klar over, at C. var kommet lidt over i den N.-lige Side af Fyrlinien. Det forsøgtes straks at dreje Fartøjet Stb. over, men Skibet lystrede ikke Roret og blev af Strømmen ført Bb. over. D. $17\frac{1}{9}$ Kl. ca. $0\frac{30}{10}$ begyndte Vinden at friske fra NV., og kort efter begyndte C. at hugge i Grunden, hvorved Skibet blev læk. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns, forsøgtes det at tilkalde Hjælp, og Kl. ca. $4\frac{30}{10}$ blev Besætningen — 4 Mand — optaget af en Fiskekutter og landsat, i Esbjerg. Kl. ca. 17 kom C. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at C. holdtes N. for Fyrlinien.

43. M/Gl. **Christian** af Holbæk, 78 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Svendborg med 130 Tons Briketter.

Paasejlet d. $23\frac{1}{8}$ 30 i Storstrømmen.

Søforhør i Stubbekøbing d. $26\frac{1}{8}$ 30.

D. $\frac{22}{8}$ Kl. ca. 18 opankredes C. i 5 Fv. Vand $\frac{1}{2}$ Sm. misv. SSØ. af Masnedø Færgehavn. Kl. 19³⁰ blev Ankerlanternen sat samtidig med, at Toplanternen tændtes og blev anbragt paa Ruftaget saaledes, at den lyste agterover. D. $\frac{23}{8}$ Kl. ca. 3¹⁵ vaagnede Besætningen ved, at Skibet blev paasejlet, som det senere viste sig af M/Tj. »Johanne« af Hamburg. Efter Paasejlingen konstateredes, at C.s Lanterner brændte. Efter Paasejlingen, hvorved C. fik Baaden knust, Agterspejlet trykket ind og Plankerne paa Siden trykket fra Agterspejlet, blev C. af J. bugseret til Stubbekøbing.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at J., der var paa Rejse fra Jarmen til Elms-horn, Kl. ca. 3 lettede fra en Ankerplads paa Masnedøflak og Rejsen fortsattes ved Hjælp af Motoren. Efter at have passeret en Ankerligger, styredes VSV. for at komme ind i Bogø Fyrs klare Vinkel. Umiddelbart efter kom C. i Sigte ret forude i ca. 10 m.s Afstand. Motoren kobledes fra, men umiddelbart efter skete Paasejlingen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har udtalt, at efter alt, hvad der er oplyst under Forhøret, maa Skylden for Kollisionen udelukkende skyldes mangelfuldt Udlig og slet Manøvrering om Bord i J.

44. Ff. Christian af Svaneke. Paa Fiskeri i Østersøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{22}{7}$ 30 i Østersøen.

Søforklaring i Svaneke d. $\frac{23}{9}$ 30.

Kl. ca. $1\frac{3}{4}$, da C. var ca. 200 m fra Land, fik Rorsmanden — Fisker Gudmund Kofoed af Svaneke — Ordre til at dreje lidt Stb. over. Umiddelbart efter opdagedes det, at Rorsmanden var faldet over Bord og saas forsvinde i Søen 1—2 m agterude. Der sejledes straks tilbage til Ulykkesstedet, men den overbordfaldne kom ikke til Syne mere. Efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede har faaet Overbalance og er faldet over Bord.

45. S/S Cimbria af Randers, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{3}{12}$ 30 paa Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{12}$ 30.

Kl. 13 afgang C. fra Randers for langsom Maskine. Udenfor Havnen blev C. overhalet af M/Sk. »Alma« af Humebostrand, der passerede C. paa Stb.s Side. Under Forbisejlingen tørnede A. imod C.s Stb.s Side midtskibs. C.s Maskine stoppedes og Bb.s Anker kastedes. Umiddelbart efter tørnede A. imod C.s Bov. Ved Kollisionen fik A. Rigningen beskadiget. C. tog ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

46. Jt. Claus Johannes af Hamburg, 110 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Harborg til Aalborg med Byg. Grundstødt d. $\frac{28}{7}$ 30 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{7}$ 30.

Kl. 12 grundstødte C. J. paa Tunø Røn. D. $\frac{29}{7}$ Kl. 22³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

47. Amerikansk S/S Cliffwood.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{12}$ 30 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{28}{12}$ 30.

Kl. ca. 18, medens der lossedes Korn fra C., der var beliggende i Frihavnen, faldt en Slæber ned fra en Elevator, der var under Nedfiring i Stb.s Højtank. Slæberen ramte en Arbejder, der tik et mindre Saar i Hovedet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken angives at være, at Elevatoren under Nedfiringen tørnede imod Luge-karmen.

48. M/Sk. Concordia af Svendborg, 117 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{10}$ 30 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{29}{10}$ 30.

Kl. 16²⁰, medens C. laa ved Overgade oven Vandet og lossede Brædder, lod en Mand af Besætningen sig hejse med et Slæng Brædder op fra Lasten. Herved fik han 4 Fingre i Klemme mellem Lossewire og Lossehjulet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den paagældende ikke udviste tilstrækkelig Agtpaaivenhed.

49. Consul Suckau af Lübeck, 526 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Königsberg til Plymouth med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{13}{12}$ 30 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{12}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{22}{12}$ 30.

Kl. 9³² passeredes Plantagenet Lysbøje tæt om Bb. Herfra styredes misv. SV.t.V. $\frac{3}{4}$ V. Kl. 12³⁷ passeredes Gjedser Rev F.S. tæt om Stb. og Kursen ændredes til misv. V.t.N. Kl. 15²² ændredes Kursen til misv. NV.t.V. Kl. 18⁰⁰ tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. Kjels Nor Fyr pejledes efter Grundstødningen i misv. SSV. $\frac{3}{4}$ V. D. $\frac{17}{12}$ kom C. S. 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 skødesløs Navigering.

50. 3^m Sk. Cornwall af Svendborg, 212 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

Grundstødt d. $\frac{12}{11}$ 30 ved Skagen.

Søforklaring i Skagen d. $21/11$ 30.

Kl. 9⁰⁵, da C. under Assistance af Lods og to Motorbaade var ved at gaa ind i Skagen Havn, tog Skibet Grunden udfor Molehovedet og blev staaende. Kl. 10¹⁵ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

51. S/S **Crongale** af Tallin, 1326 Reg. T. Br. Paa Rejse fra England til Svendborg med Kul og Koks. Grundstødt d. $28/9$ 30 ved Langelands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/10$ 30.

Kl. 15 grundstødte C. paa Middel-Grund. D. $29/9$ Kl. 18 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

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

6 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $22/12$ 30 i Kjøbenhavn.

Rapport fra. Statens Skibstilsyn dat. $22/12$ 30.

Kl. 8³⁰, da Arbejdet skulde paabegyndes i C., der laa i Frihavnen, brækkede Skibets Landgang, hvorved 6 Havnearbejdere, der befandt sig paa Landgangen, faldt i Vandet mellem Kajen og C. En Arbejder fik slaaet Hul i Hovedet og en anden brækkede en Pegefinger, medens de øvrige intet kom til. De tilskadekomende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Ulykkestilfældet var, at Landgangen var blevet svækket derved, at Beslagene var befæstet med mange Bolte.

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

Paasejlet d. $22/7$ 30 paa Themsens.

Søforklaring i London d. $5/8$ 30.

Kl. ca. 23, medens D. laa fortøjet ved Indsejlingen til Millwall Dock, bemærkedes en Kollision ved Deptford Bøjerne mellem en Damper og et Sejlskib. Efter Kollisionen fortsatte Sejlskibet, hvis Besætning havde forladt det, op ad Floden og tømmede med Stævnen mod D.s Stb.s Side agten for Bakken.

Anm. Søforklaring fra Sejlskibets Besætning foreligger ikke.

54. M/B. **Dagny** af Aarhus, 12 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d. $13/3$ 30 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Bogense d. $19/3$ 30. Strandingsindberetning dat. $28/3$ 30.

D. $12/3$ om Eftermiddagen opankredes D. Ø. for Endelave. D. $13/3$ Kl. 1³⁰ blæste det op til Kuling af SØ. Det forsøgtes at lette, men herunder faldt D. mod Land og tog Grunden. Efter forgæves at have forsøgt at faa Baaden flot, gik Besætningen — 2 Mand — om Aftenen i Land. I Løbet af Natten blev D. slaaet i Stykker.

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

Anm. 2. Sørettens Medlemmer erklærede, at der ikke fandtes Anledning til at foretage yderligere fra det offentlige Side overfor Føreren af Baaden.

55. S/S **Dalarø** af Stockholm, 2600 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Axelösund med Kul.

Grundstødt d. $28/11$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Harboøre d. $29/11$ 30. Strandingsindberetning dat. $1/12$ 30.

Kl. 22 grundstødte D. under Regndis og Taage paa Kysten ved Harboøre, ca. 500 m fra Land. D. $31/11$ Kl. ca. 1 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen angives at være usigtbart Vejr.

56. S/S **Danhild** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Trångsund med Træ.

Havareret d. $3/1$ 30 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/1$ 30.

Kl. 4, da D. under en SSV.-lig stormende Kuling var ca. 5 Sm. V. af St. Catharine Point, brækkede Styreledningen.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

b) 1 Mand druknet d. $13/6$ 30 i London.

Forhør i London d. $14/5$ 30.

Kl. 0²⁰, da Donkeymand Einar Frederik Olsen af Kjøbenhavn skulde om Bord i D., der laa i Bøjerne i Albion Dock og hvortil der var Adgang over nogle Lægtere, faldt den paagældende over Bord fra en af Lægterne. Der kom straks Hjælp til Stede, men den paagældende var forsvundet og blev først fundet som Lig Kl. 1³⁵.

57. Ff. **Dania** af Grenaa, 9 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet og forlist d. $19/7$ 30 i Kattegat.

Søforklaring i Nørresundby d. $22/7$ 30.

Den $18/7$ Kl. ca. 18³⁰ opankredes D. ca. 5 Sm. NNØ. for Stevnhoved. Kl. ca. 22³⁰ blev Ankerlanten sat, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik til Køjs. Den $19/7$ Kl. ca. 1 vaagnede Besætningen ved, at D. blev paasejlet, og da Besætningen kom paa Dækket, saas et Skib — M/Gl. »Amazone« af Hamburg — liggende med Stævnen inde i D.s Stb.s Side. Besætningen kom om Bord i A. hvorefter D., hvis Ankerlante stadig brændte, sank i Løbet af ca. 5 Minutter.

Af den af A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at R. var paa Rejse fra Stettin til Nørresundby med Majs. Kl. ca. 0⁴⁵ kom D.s Lanterne pludselig i Sigte om Stb. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Ved en under $26/3$ 31 af Grenaa Købstads m. v. Ret afsagt Dom, blev D.s Fører idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 29 ved ikke at have sørget for effektiv Vagt i D. Endvidere fandt Retten, at hele Skylden for Paasejlingen maatte paahvile A.

58. S/S **Derika XIV** af Y muiden, 223 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Fiskeri i Nordsøen. Grundstødt d. $28/11$ 30 ved Jyllands V.-Kyst. Strandingsforretning i Bjerrehuse d. $28/11$ 30. Kl. 0⁴⁵ grundstødte D. X IV i taaget Vej ved Bjerrehuse. Besætningen blev reddet i Redningsstol.

59. S/S **Dignitas** af Genua.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $2/12$ 30 i Aarhus. Forhør i Aarhus d. $3/12$ og $6/12$ 30.

Kl. ca. 18, medens der sugedes Korn fra D.s Agterluger, faldt en Træstiver fra det langskibs Skod ned og ramte Havnearbejder Peter Jensen Leth af Aarhus i Hovedet, hvorved han blev dræbt paa Stedet.

Anm. Retten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken er sket dels som Følge af, at Skoddet har begivet sig under Losningen, dels som Følge af, at Støtten har faaet et Stød af Sugerøret.

60. Ff. **Djursland** af Grenaa, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Thyborøn til Kjøbenhavn med Fisk. Grundstødt d. $8/4$ 30 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $19/4$ 30. Søforhør i Grenaa d. $29/8$ 30.

Kl. ca. 23, da D. var i Nærheden af Hesselø, gik Føreren, der havde Vagt, ned for at tilse Motoren, der ikke arbejdede tilfredsstillende. Drengen, der stod til Rors, fik Ordre til at styre efter en medgaaende Kutters Hæklanterne. Kort efter blev denne Lanterne borte for Drengen, og da han imidlertid fik Øje paa en klar Lanterne tværs om Bb., ændrede han Kursen efter denne, idet han fejlagtig antog den for at være den medgaaende Kutters Hæklanterne. Føreren, der mærkede, at Skibet kom Tværs i Søen, skyndte sig paa Dækket, men i det samme tog D. Grunden paa Hesselø SØ.-Rev og blev staaende. D. $9/4$ Kl. 18⁴⁵ kom D. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

61. 3^m M/Sk. **Doris** af Thurø, 281 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Wick til West Hartlepool. Tom.

Maskinen havareret, Skibet strandet og forlist d. $26/9$ 30 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d. $29/9$ 30. Søforhør i Svendborg d. $21/10$ 30 og $30/1$ 31. Forlisanmeldelse dat. Thurø d. $3/11$ 30.

D. $24/9$ Kl. 19, da D. var i Nærheden af Kinard Hd., brændte Motorens agterste Krumtapleje af, hvorfor Motoren blev stoppet. D. $26/9$ Kl. 12 passeredes The Heugh Fyr i en gisset Afstand af 1 Sm. Det blæste en haard N.-lig Kuling med Regnbyger og Regndis. D. styredes for enkeltrebet Mesan ind i Hartlepool Bugten, men paa Grund af Vind og Sø drev Skibet ned mod Long Sear Rocks. Da D. var ca. $1/4$ Sm. fra Klippen, kastedes begge Ankre, og Kæderne blev stukket ud til Tamp, hvorefter der sattes Græskabler paa Kæderne. Ca. 20 Minutter efter at Skibet var opankret, kom Redningsbaaden fra Land ud, og da Skibets Stilling var meget kritisk, gik D.s Besætning — Kl. 13⁰⁰ — fra Borde. Nogle Timer senere var D. drevet ned mod Middlesbro Northpier, hvor Skibet blev Vrag.

Anm. 1. Et af Søretsmedlemmerne udtalte, at det er hans Overbevisning, at Skibet ikke havde kunnet klare sig selv med Ballast om Bord. Søretsmedlemmet kender Forholdet i det paagældende Farvand, som han selv har besejlet.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset var haardt Vejr.

62. Uddybningsdamper **Dragen** af Frederikshavn, 360 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Jern. Paa Rejse fra Grenaa til Sønderborg.

Grundstødt d. $16/11$ 30 ved Fyens N.-Kyst.

Søforhør i Svendborg d. $20/11$ 30.

D. $15/11$ Kl. 23³⁰ passeredes Æbelø Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand. Umiddelbart efter kom Bogense Havnefy i Sigte, og da Føreren antog dette — der ikke var udlagt i det til Navigeringen benyttede Søkort — for Trælle Næs Fyr, ændredes Kursen imod Fyret. D. $16/11$ Kl. 0³⁰ mærkedes et Stød i Skibet; Maskinen blev stoppet og Ankeret kastedes. Da der var stukket 12 Fv. Kæde mærkedes, at Skibet tog Grunden med Agterenden. En Undersøgelse viste, at Bb.s Luftkasse havde faaet en Lækage; denne blev imidlertid tætnet. Kl. 8³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp, og Rejsen fortsattes.

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

Anm. 2. D.s Fører, mod hvem der i Henhold til Sølovens § 293 var rejst Tiltale for ved Skødesløshed at have foranlediget Grundstødningen, har for det af ham udviste Forhold erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

63. M/S **Dronning Alexandrine** af Kjøbenhavn, 1854 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Thorshavn til Reykjavik med Passagerer.

1 Mand forsvundet i Januar 1930 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $29/1$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/5$ 30.

D. $26/1$ Kl. 20, da 2. Styrmand M. K. Gylling af Kjøbenhavn skulde overtage Vagten, var han let beruset, hvorfor han fik Ordre til at gaa ned. D. $27/1$ Kl. 4 savnedes den paagældende, der sidst var set d. $26/1$ Kl. ca. 21³⁰, i sit Lukaf, og da al Eftersøgning viste sig forgæves, maa det formodes, at han enten er faldet eller sprunget over Bord. Da Vejret var meget mørkt med Snebyger, ansaas det for haabløst at forsøge at finde den forulykkede ved at lægge Skibet paa modsat Kurs.

- 64.** M/B **Dugvan** af Thorshavn. Paa Rejse fra Thorsvig Hvalstation til Thorshavn. Grundstødt d. $\frac{31}{3}$ 30 ved Færøerne. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{3}{4}$ 30. Kl. ca. $10\frac{3}{4}$ passeredes »Stangen« i Strømmen. Umiddelbart efter svigtede Motorens Kobling, hvorved Baaden mistede Styret og blev af Strømmen ført paa Grund paa Strøøm tæt N. for Stangen. D. $\frac{2}{4}$ kom Baaden flot efter at Ladningen var opløst. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 65.** M/B **Dykkeren** af Kjøbenhavn, 9 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Prøvetur i Sundet. Havareret, strandet og forlist d. $\frac{17}{11}$ 30 ved Tysklands N.-Kyst. Indberetning fra Konsulatet i Königsberg dat. $\frac{20}{11}$ 30. TvsK Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{11}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{2}$ 31. D. $\frac{11}{11}$ Kl. ca. 12 afgang D. fra Kjøbenhavn gennem Sorterende for at gaa paa Prøvetur rundt Amager. Vinden var ret frisk, og da D. befandt sig i Køgebugt, tog Baaden en Sø ind over Agterenden, hvorved Motoren gik i Staa, Der blev nu stukket et Reb ud af Sejlet for at strække dette helt op, men under dette Arbejde brækkede Gafflen. Vinden friskede til Storm, og da det var umuligt at faa Motoren i Gang, drev Baaden ned i Østersøen. D. $\frac{15}{11}$ da D. befandt sig S. for Bornholm, knækkede Rorstammen. Kort efter kom den tyske Kyst i Sigte, og Baaden opankredes. Vinden friskede stadig, og da Søen slog over Baaden, blev Ankeret kappet. D. $\frac{17}{11}$ Kl. ca. $23\frac{30}{60}$ tog D. Grunden ved Cranz og blev af Søen sat helt op paa Land. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes haardt Vejr.
- 66.** GI. **Edith** af Læsø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Hirtsholmen til Skagen med Skærver. Sprunget læk og forlist d. $\frac{9}{10}$ 30 i Kattegat. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{10}{10}$ 30. Forlisansmeldelse dat. Vesterød d. $\frac{12}{10}$ 30. Kl. ca. 8 afgang E. fra Hirtsholmen. Det blæste en frisk V.-lig Brise, der i Løbet af en Time friskede til Storm af NV. Kl. ca. 10 viste det sig, at Skibet var blevet læk, og da det ikke var muligt at faa læns ved Pumpen, opankredes E. for Bb.s Anker med 30 Fv. Kæde ca. 7 Sm. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. af Hirtsholmens Fyr. Da Vandet stadig steg i Skibet, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og blev Kl. ca. 12 optaget af norsk S/S »Harald Haarfager«. Umiddelbart forinden saas E. synke. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.
- 67.** S/S **Effie Mærsk** af Odense, 1308 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Wismar med Kul. 1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{20}{3}$ 30 i Kielerkanalen. Søforklaring i Wismar d. $\frac{22}{3}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{5}$ 30. Kl. 8⁰⁵, da E. M. befandt sig i Kielerkanalen, nægtede Skibet pludselig at styre. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men inden Skibet var stoppet, tørnede Forskibet imod Kanalens Bb.s Side, hvorefter Skibet blev sat over mod Kanalens Stb.s Side. Ved Eftersyn viste det sig, at Rørledningen var knækket. Der blev sat en Baad paa Vandet og E. M. fortøjedes i Kanalens Stb.s Side. Kl. $22\frac{30}{60}$ var Styreledningen repareret, hvorefter Rejsen fortsattes. Medens man var i Færd med at hejse Baaden og denne var i Højde med Lønningen, slap den agterste Taille pludselig. Baaden blev hængende i den forreste Taille, men Matros Niels Christian Pedersen af Rær, der befandt sig i Baaden, faldt over Bord. Maskinen blev straks stoppet og en Redningskrans kastedes over Bord, hvorefter Baaden firedes i Vandet. Al Eftersøgning efter den overbordfaldne viste sig imidlertid forgæves, og d. $\frac{21}{3}$ Kl. 1³⁰ fortsattes Rejsen. Ved Eftersyn viste det sig, at Øjebolten, hvori Tailen var hugget, var knækket nede i Kølen af Baaden. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 68.** M/S **Einigkeit** af Westrhauderfehn, 96 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshald til Tyskland. Grundstødt d. $\frac{31}{8}$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{9}$ 30. Kl. 23 gundstødte E. i diset Vejr paa Fjellerup Strand. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.
- 69.** 3^m Sk. **Elisabeth** af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Kalix til Vigo med Træ. Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ 30 ved Englands Ø.-Kyst. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{1}$ 31. Kl. 12 passeredes Lemann Bank Bøje tæt om Stb. Vejret var stærkt diset og stille. Kl. 21 hørtes et Taagesignal, som senere viste sig at være fra Newarp F.S., og det blev besluttet at vende. Umiddelbart efter kom Haisborough Lysbøje i Sigte, og E. tog Grunden og blev staaende. D. $\frac{29}{8}$ om Formiddagen kom Skibet flot, 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 usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.
- 70.** M/Sk. **Ella** af Køge, 74 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Rønneby til Flensborg med Brosten. Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{21}{11}$ 30 ved Møens N.-Kyst. Straadingsindberetning dat. $\frac{23}{11}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{25}{11}$ 30 Forlisansmeldelse dat. Køge d. $\frac{20}{12}$ 30.

D. $20/_{11}$ Kl. 8^{00} afgik E. fra Ystad, der var anløbet paa Grund af Vejrforholdene. Vinden, der var fløv af ØSØ., friskede i Løbet af Dagen til haard Kuling af SØ. Der styredes mod Hestehoved Fyr. Kl. 20^{00} pumpedes læns, men Kl. 22 pejledes 10° Vand ved Pumpen; skønt Pumperne holdtes gaaende, steg Vandet stadig, saaledes at der Kl. 23^{00} pejledes 16° . Det blæste nu en stormende Kuling med Snebyger, og E. holdtes for fulde Sejl mod Grønsund. Kl. 23^{20} , da Skibet var ca. 12 Sm. ØSØ. af Møens Fyr, blæste Stor-sejlet itu. Der holdtes nu af for Vejret og styredes mod Møens Fyr, medens Pumperne stadig holdtes gaaende. D. $21/_{11}$ Kl. 1^{30} pejledes 34° . Kl. ca. 2^{00} tog E. Grunden ca. $1/4$ Sm. N. for Brunhoved og blev staaende. Besætningen — 4 Mand — blev senere reddet af Redningsbaad fra Land.

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.

71. S/S **Ellen** af Kjøbenhavn, 786 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Kollideret d. $21/_{1}$ 30 i Fowey.

Indberetning til Board of Trade dat. $24/_{1}$ 30.

Kl. 17^{45} , da E., assisteret af Lods, var under Forhaling, kolliderede E. med et andet Skib »Arite« som Følge af, at A. slækkede sine Forfortøjninger, idet E. passerede, hvorved A.s Stævn svingede ud fra Kajen og ramte E.

72. M/S **Else** af Assens, 299 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Hamburg med Svovlkis.

Maskinen havareret, grundstødt d. $8/_{11}$ 30, Brand om Bord d. $11/_{11}$ 30 ved Hjelm.

Strandingsindberetning dat. $8/_{11}$ 30. Strandingsforretning d. $8/_{11}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $14/_{11}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $17/_{12}$ 30.

D. $7/_{11}$ Kl. 23^{30} passeredes Fornæs Fyr i 2 Sm.s Afstand. Kursen ændredes fra SØ. til S. $1/2$ V. D. $8/_{11}$ Kl. 7^{30} blæste Pakningen ud ved Topstykket paa den forreste Cylinder, og Kursen ændredes mod Hjelm for at søge Ankerplads. Kl. 8^{15} passeredes Kosten paa Moselgrund NØ. i 1 Sm.s Afstand, der styredes herfra NV.t.N. Kort efter kom Tre-Kosten paa Hjelm NØ.-Rev i Sigte ret forude. Det blæste en SV.-lig Kuling med Regndis, og E. styrede meget daarligt. Da Skibet var ca. 200 m fra Kosten, drejede det pludseligt Bb. over; Roret blev lagt haardt Stb., men Skibet lystrede ikke Roret. Umiddelbart efter — Kl. ca. 9 — tog E. Grunden og blev staaende ca. 100 m SV. for Kosten. Kl. ca. 23 ankom en Bjærgningsdamper og overtog Bjærgningen af Skibet, der var blevet læk. D. $11/_{11}$ blæste det en NV.-lig Storm, og da der var Fare for, at E. skulde brække, forlod Besætningen Kl. ca. 4 Skibet. Donkeypumpen holdtes gaaende, for at holde Maskinrummet læns. Kl. ca. 8 gik Føreren og et Par af Mandskabet atter om Bord i E. Det viste sig da, at Maskinrummet var fyldt med Røg og gennem Skylighet pejledes 7 m Vand i Maskinrummet. Da Røgen begyndte at trænge ud gennem Luftrørene til de Stb.s Brændselolietanke, og der syntes Fare for en Eksplosion, blev Skibet atter forladt. Umiddelbart efter stod hele Agterskibet i Flamme. D. $12/_{11}$ gik Føreren atter om Bord. Alt Træværk paa Agterskibet var da brændt og alt Jernmateriale var sammenkrøllet af Varmen. Endvidere var Maskinrummet fuldt af Vand og Nr. 2 Lugen slaaet ind.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen og Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Skibets daarlige Styreevne paa Grund af Maskinhavariet, samt at Branden er opstaaet som Følge af, at Mesteren undlod at slukke Fyret under Donkeykedlen, der var oliefyret, da Skibet blev forladt.

73. S/S **Else af Esbjerg**, 1555 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Wifstawarf til Råfsö.

Grundstødt d. $18/_{10}$ 30 ved Finlands V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/_{11}$ 30.

D. $17/_{10}$ Kl. 18^{12} var E. ved Bremø. Herfra styredes retv. S. 69° Ø., Log 00. D. $18/_{10}$ Kl. ca. 3^{50} kom Yttergrundet Fyr, der blev antaget for en Dampers Topplanterne, i Sigte ca. $7/4$ Str. om Bb. Kl. 4^{00} viste Loggen 100. Kl. ca. 4^{10} kom en Holm i Sigte ca. 3 Str. om Bb. i $1/2$ Sm.s Afstand. Roret blev lagt haardt Stb., men inden Skibet var drejet 2 Str., tørnede det — Kl. 4^{12} — imod et undersøisk Skær. Maskinen blev stoppet, og Skibet gled af Skæret for umiddelbart efter at tørne med Stb.s Side paa et andet Skær. Da der loddedes 8 Fv. Vand agter, blev der slaaet Bak paa Maskinen. Umiddelbart efter tørnede E. Grunden med Agterskibet, men kom straks flot, hvorefter Skibet opankredes. Det viste sig, at Forskibet var meget læk og at Vandet steg i Forlasten, skønt der stadig blev pumpet derfra. Ved Dag gry viste det sig, at E. var løbet paa den nærmeste Holm umiddelbart V. for Skarför Stage. Jollen blev nu sat i Vandet, og ved Hjælp af denne loddedes Skibet ud i frit Vand, og Rejsen fortsattes.

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 Yttergrundet Fyr blev antaget for en Dampers Topplanterne, en Forveksling, der maa antages at skyldes, at der har staaet Dis eller Taage over Kysten.

74. Ff. **Else** af Frederikshavn. 17 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

Kollideret d. $4/_{3}$ 30 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $7/_{3}$ 30.

Kl. ca. 17 afgik E. fra Auktionshallen for at søge Liggeplads i Havnen. E. holdtes over mod Kul-kajen. Kort efter kom Lodsbaaden i Sigte forude, og E. holdtes mere Stb. Over. Da E. var udfor M. Lauritzen & Co.s Kulplads, drejede Lodsbaaden pludselig Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaelig, kastedes Maskinen Bak. Umiddelbart efter tørnede Lodsbaaden imod E.s Bb.s Side, hvorved Lønningen blev knust og en Støtte flækket.

Anm. Søforklaring fra Lodsbaaden foreligger ikke.

75. 3^m Sk. **Erhardt** af Svendborg, 221 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Charlestown til Aberdeen med Porcelænsjord.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 30 i Aberdeen Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{10}{1}$ 30. Søforklaring i Svendborg d. $\frac{14}{2}$ 30.

Kl. ca. 16, da E. assisteret af Lods befandt sig i Yderhavnen, sprang Vinden fra S. til SV., hvorfor Skibet af Vinden og den modgaende Strøm blev ført over mod den nordre Kaj. Bb.s Anker kastedes, og da det ikke kunde holde, lod man ogsaa Stb.s Anker falde, men umiddelbart efter tog Skibet med Agterskibet Grunden ved Kajen. E. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

a) Paa Rejse fra Cardiff til Llanelly i Ballast.

Mistet Ankeret d. $\frac{12}{1}$ 30 i Carinatham Bay.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{15}{1}$ 30.

Kl. 15³⁰, medens E. under en haard SSV.-lig Kuling var i Færd med at lette fra en Ankerplads ved Coornes Head, brækkede Ankerkæden, hvorved Stb.s Anker og 15 Fv. Kæde mistedes.

b) paa Rejse fra Archacon til Llanelly med Props.

Mistet Ankeret d. $\frac{1}{11}$ 30 i Charmarthen Bugten.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{31}{11}$ 30.

Medens E., der havde ligget opankret $3\frac{1}{2}$ Sm. V.t.N. af Burry Holms, var i Færd med at hive Stb.s Anker hjem, brækkede Kæden og Ankeret med 2 Fv. Kæde mistedes.

77. S/S **Erling Lindøe** af Haugesund, 1280 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Thanishavn til Helsingborg med 1850 Tons Støbeerts.

Grundstødt d. $\frac{10}{2}$ 30 ved Sjællands NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{2}$ 30.

Kl. 9 grundstødte E. L. i tæt Taage paa Lappe-Grunden. Kl. 14³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

78. M/Sk. **Ernestine** af Klaksvig, 194 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Strandet og forlist d. $\frac{26}{3}$ 30 ved Islands S.-Kyst; 9 Omkomne.

Søforhør i Klaksvig d. $\frac{5}{4}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Klaksvig d. $\frac{15}{12}$ 30.

E. befandt sig paa en Fiskeplads paa Selvogsbanken ca. 20 Sm. fra Land. Kl. 8 friskede Vinden, der var SØ.-lig, og Vejret blev snebyget. Der styredes ca. 1 Time i SV.-lig Retning, hvorefter Skibet lagdes Bak indover. Kl. ca. 13³⁰ flovede Vinden og for Motoren sejledes SV.t.S. over indtil Kl. 16. Vinden friskede nu op fra Ø. og Skibet blev atter lagt Bak indover. Skibet laa NNØ. an paa Kompasset, Afdrift 3 Str. Kl. 18 var Vinden frisket til Storm med tykke Snebyger, hvorfor der blev sat 2 Mand paa Udkg. Der loddes 60 Fv. Vand, og Lodskud blev taget med 3 Kvarters Mellemrums. Kl. ca. 21³⁰ loddedes 50 Fv. Vand, og der blev givet Ordre til at vende samtidig med, at Motorpasseren purrede, idet Skibet paa Grund af Søen ikke var villig til at stagvende. Umiddelbart efter saas Brænding til Luvart, Skøderne blev kastet los og Roret lagdes haardt Bb. for at halse rundt, men umiddelbart efter — Kl. ca. 22 — tog Skibet Grunden 2 Gange og blev staaende 10—15 Fv. fra Land. Det forsøgte at sætte Redningsbaadene ud, men disse blev slaet bort af Søen, der næsten uafbrudt slog over Skibet. Da Redningsraketterne var blevet vaade, antændtes Madrasserne, overhældte med Olie, men Baalet blev ikke observeret fra Land. Skibet, der var blevet læk, fyldtes hurtigt med Vand. Mandskabet kunde i Begyndelsen opholde sig paa Dækket, men i Løbet af Natten steg Vandet, og der søgtes Tilflugt i Rigningen, hvorfra 8 Mand blev skyllet over Bord i Løbet af Natten. D. $\frac{27}{3}$ Kl. ca. 6 var det atter Lavvande, saa Mandskabet kunde komme ned paa Dækket. En Mand af Besætningen — Fisker Ziska Jakobsen — svømmede nu i Land, og ved Hjælp af en Line, bundet paa et Redningsbælte, opnaaedes Forbindelse med Land, hvorefter Resten af Besætningen en for en entrede ind til Kysten. To Mand af Besætningen var saa medtaget, at de maatte efterlades ved en Varde, medens de øvrige begav sig efter Hjælp. Kl. ca. 12 ankom de til en Gaard, hvorfra der straks sendtes Hjælp til de to tilbageblevne Mænd, men inden Hjælpen naaede frem, var den ene afgaaet ved Døden.

Anm. 1. De omkomne er: 1. Bedstemand Joen Magnus Højnesen, Kok Ole Jacob Hansen og Fisker Karl Martin Joensen, alle af Klaksvig, Fiskerne Joen Hendrik Hejnesen og Joen Elias Hejnesen, begge af Tjørnevig, Rasmus Jacobsen af Kunø, Hans Jacob Andreasen af Langesund, Thomas Thomsen af Svinø og 2. Bedstemand Joen Thomassen af Midvaag.

Anm. 2. Sjøretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

Anm. 3. Regeringen har overfor Fisker Ziska Jacobsen udtalt sin Paaskønnelse af den af ham udførte Redningsdaad og har til Erindring om denne Begivenhed tildelt ham et Guldur med Inskription.

79. S/S **Esbern Snare** af Aalborg, 472 Reg. T. Br. Bygget 1872/83 af Jern.

Kollideret d. $\frac{15}{2}$ 30 paa Elben, kondemneret.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $\frac{17}{2}$, $\frac{18}{2}$, $\frac{19}{2}$, $\frac{20}{2}$, $\frac{21}{2}$, $\frac{22}{2}$, 30. Søforklaring i Altona d. $\frac{17}{2}$ 30. Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. $\frac{18}{2}$ 30. Søforklaring i Hamborg d. $\frac{19}{2}$ og $\frac{21}{2}$ 30. Søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{3}$ 30. Søforhør i Kolding d. $\frac{24}{3}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{6}{5}$ 30.

Se Nr. 37 b.

80. M/Jt. **Esther** af Nexø, 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nex ø med 35 Tons Hvede.

Motoren havareret, grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 30 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{2}$ 30. Søforklaring i Præstø d. $\frac{10}{2}$ 30.

Kl. 12 afgik E. fra København ved Hjælp af Sejl og Motor. Da Skibet var Tværs af Trelleborg, bræk kede en Bolt i Koblingen, hvorved Motoren blev ubrugelig. Da Vinden tiltog og gik om til NØ., blev det besluttet at søge tilbage til Kjøbenhavn. Da Falsterbo passeredes, kunde E. paa Grund af Vind og Sø ikke holde ind i Sundet, hvorfor Kursen blev sat mod Stevns. Det blev besluttet at søge ind paa Præstø-Fjord. Kl. ca. 14 passeredes Kosten paa Nordmands Hage. Det blæste nu en NØ.-lig Snestorm og Loddet holdtes gaaende. Da man mente at være klar af Fedet, ændredes Kursen, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Ø.-Siden af Fedet. E. blev ved Grundstødningen læk, og Besætningen — 2 Mand — blev bjærget af Lodsbaaden fra Præstø. D. $16\frac{1}{2}$ blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

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

81. S/S **Esther Maria** af Esbjerg, 1865 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Cardiff i Ballast.

Tørnet Kajen d. $1\frac{1}{5}$ 30 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. $2\frac{1}{5}$ 30.

Kl. 12, da E. M. under Assistance af Lods skulde gaa ind i Q ueens Dock, blev Agterstævnen af Strømmen ført Stb. over, hvorved Bb.s Bov tørnede imod Kajen. En Plade i Boven blev let beskadiget.

82. 3^m M/Sk. **Eva** af Skagen, 94 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg.

Paasejlet d. $20\frac{1}{2}$ 30 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $27\frac{1}{2}$ 30.

Kl. 11³⁰, medens E. laa fortojet udfor Marinekulpladsen, blev Skibet paasejlet af S/S »Helga Boege« af Hamburg, der svajedes i Havnen. H. B.s Hæk ramte E.s Bb.s Side, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. B. foreligger ikke.

83. S/S **Fiona** af Aabenraa, 367 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $11\frac{1}{7}$ 30.

Kl. ca. 9, medens der fra F. lossedes Kasser indeholdende Maskindele, hvortil benyttedes en Kæde med 2 Jernkroge, der huggedes an paa Kassens Sider, brækkede Siden af en Kasse, der hang i Spillet; Kassen faldt ned i Lasten, hvorefter den væltede over paa en Arbejder, der blev kvæstet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

84. M/Ff. **Fionia** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Kattegat.

Grundstødt og kollideret d. $29\frac{1}{11}$ 30 Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $27\frac{1}{2}$ og $7\frac{1}{5}$ 31.

F. afsejlede fra Aalborg Kl. 9 sammen med M/Ff. »Ingeborg II« af Esbjerg og M/Sk. »Lovise« af Vejle. Vejret var usigtbart, til Tider tæt Taage. Kl. ca. 13 var Skibene ved Hals. Paa Grund af Taagen kom F., der laa forrest, for tæt til Egense Hage, hvorfor Fartøjet drejedes Bb. over for at komme uden om Prikken ved Grunden. Da imidlertid L. paa dette Tidspunkt var kommet nær ind paa F.s Bb.s Side, var der ikke tilstrækkelig Plads til at foretage den paabegyndte Manøvre, hvorfor Føreren af F. lod sit Fartøj løbe ind paa Grunden for at undgaa Kollision. Umiddelbart efter tørnede L., der holdt sin Kurs og Fart, mod F.s Bb.s Side, der fik en Del mindre ovenbords Havarier, og tog derefter selv Grunden. Begge Skibe blev kort efter slæbt af Grunden af I. II.

L.s Besætning har for Vejle Søret afgivet Søforklaring, der i alt væsentligt er Overensstemmende med det foran anførte.

Anm. Søretterne har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at L. under de foreliggende Omstændigheder holdt for tæt til F. under Sejladsen forbi Hals.

85. S/S **Flora** af Esbjerg, 1218 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Esbjerg.

Grundstødt d. $19\frac{1}{1}$ 30 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $25\frac{1}{10}$ og $17\frac{1}{11}$ 30.

Kl. ca. 1, da F. i diset Vejr var i Nærheden af Forhavnen, kom Skibet pludselig ind i tæt Taage. F. manøvreredes efter Lyden fra Taageklokken paa Molen ind mod Havnen. Kort efter tog Skibet Grunden paa Løbets S.-Side tæt ved Lededæmningen og blev staaende. I Løbet af en Time kom F. flot ved fremmed Hjælp.

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

86. Ff. **Flora** af Frederikshavn, 34 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Hou med Fisk.

Kollideret d. $17\frac{1}{1}$ 30 i Kattegat

Rapport dat. $18\frac{1}{1}$ 30. Søforklaring i Frederikshavn d. $25\frac{1}{1}$ 30.

Se Nr. 10.

87. S/S **Flynderborg** af Kjøbenhavn, 1417 Reg. T. Br. Bygget 1919 af staal. Paa Rejse fra Casablanca til Nørresundby med Fosfat.

Grundstødt og forlist d. $13\frac{1}{3}$ 30 i den biscayiske Bugt

Indberetning fra Konsulatet i Brest dat. $15\frac{1}{3}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $20\frac{1}{3}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $12\frac{1}{5}$ 30.

D. $11\frac{1}{3}$ Kl. 4 passeredes Cap Villano i ca. 5 Sm.s Afst. Herfra styredes retv. N.25°Ø. D. $13\frac{1}{3}$ Kl. 12⁴⁰ ændredes Kursen til retv. N.38°Ø. Kl. 13³⁰ blev Vejret regndiset og Kl. ca. 14¹⁵ loddedes 70 Fv. Vand. Kl. 16 skulde F. efter Bestikket være ca. 18 Sm. retv. V. af Ushant; Kursen ændredes da til retv. N.55°Ø. Kl. 16⁴⁵ kom i en Klaring Jument Fyr i Sigte 4 Str. om Stb., gisset Afstand 3 Sm. Ca. 10 Minutter senere saas Skær forude om Bb., Roret blev lagt haardt Bb., og der styredes dev. V. indtil Skærene, der antoges for at være Grundene ud for Ushant, var godt agterude, hvorefter Kursen ændredes til dev. N. og der loddedes 12 Fv. Vand. Umiddelbart efter kom Creach Pt. Fyr i Sigte ret forude. Roret blev lagt haardt Bb. og der styredes V. over. Umiddelbart efter — Kl. 18⁰⁵ — huggede Skibet pludselig 2 Gange i Grunden, hvorved Nr. 3 Bundtank og Forlasten blev læk. Da Forskibet hurtigt sank, blev Mandskabet Kl. ca. 19⁰⁶ beordret i Baadene og d. $14\frac{1}{3}$ Kl. 3²⁰ indkom Baadene til Brest. F. sank ca. 2 Sm. SV. af Creach Pt.

Anm. Ved Københavns Amts nordre Birks Søjrets Dom af $16\frac{1}{5}$ 31 blev Føreren af F. kendt skyldig i ved slet Sømandskab at have forvoldt Skibets Forlis og i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 500 Kr., hvorhos han i Henhold til Sølovens § 296 blev erklæret for bestandig uberettiget til at føre Skib samt til at gøre Tjeneste som Styrmand. Skibets vagthavende 2. Styrmand, mod hvem det offentlige havde rejst Tiltale i Henhold til Sømandslovens § 84 for ved Forsømmelse i Tjenesten at have medvirket til Skibets Grundstødning og Forlis, blev ved samme Dom frifundet. Ved Østre Landsrets Dom af $11\frac{1}{8}$ 31 fandtes Søjretsdommens Bestemmelse om Førerrettens Frakendelse m. v. at kunne udgaa, medens Søjretsdommen for Førerens Vedkommende iøvrigt stadfæstedes, dog at Bøden forhøjedes til 700 Kr. For Styrmandens Vedkommende er Søjretsdommen paaanket af det offentlige; Sagens Behandling er ikke afsluttet.

88. M/GI. Forget me not af Kämpersvik.

1 Mand tilskadecommet og 1 Mand dræbt ved Ulykkes tilfælde d. $14\frac{1}{3}$ 30 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $17\frac{1}{3}$ 30.

Kl. ca. 14, medens der lossedes Svovlsyrefade, hvis Vægt var ca. 630 kg, rettede Lossehjulets Krog sig ud, hvorved Hjulet faldt ned og ramte Jungmand Hilding Axelssons venstre Fod, der blev let beskadiget. Fra Land rekvireredes et nyt Lossehjul, der riggedes op, og Losningen fortsattes. Kl. ca. 16 brækkede dette Hjuls Krog, og Hjulet ramte Bedstemand Wilhelm Olsson Ferm af Grebbestad i Hovedet. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet. Ved Ankomsten hertil var Døden indtraadt.

Anm. Sjøretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at de benyttede Lossehjul ikke har besiddet fornøden Styrke.

89. M/S Foxhol af Groningen, 186 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bridgeness til Nykøbing M. med Kul.

Grundstødt d. $11\frac{1}{7}$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Thyborøn d. $12\frac{1}{7}$ 30. Strandingsindberetning dat. $15\frac{1}{7}$ 30.

Kl. ca. 11 grundstødte F., der havde Motorhavari, i Thyborøn Kanal. Besætningen blev reddet af Redningsbaad fra Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorskade.

90. S/S Frank af Porsgrund. Paa Rejse fra West Hartlepool til Odense med Koks.

Grundstødt d. $3\frac{1}{3}$ 30 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring i Odense d. $8\frac{1}{3}$ 30.

Kl. 4 pejlede Schultz Grund F.S. i misv. S.73°Ø., Afstand 3 Sm. Herfra styredes misv. S.18°V. Vejret, der var diset, blev Kl. 5³⁰ taaget, hvorfor Farten reduceredes. Kl. 6, da 18 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til misv. S.48°V. Loddet holdtes gaende, og Kl. 6³⁵ loddedes 20 m og Kl. 6⁴⁸, da 8 Sm. var udløbet, loddedes atter 20 m. Umiddelbart efter kom Land i Sigte forude. Roret lagdes haardt Stb. Da Skibet var drejet til ca. NV., mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. Umiddelbart efter klarede Vejret lidt, og Revsnæs Fyr pejlede i S.-lig Retning, gisset Afstand 0,75 Sm. Efter at have udløbet ca. 1 Sm. paa misv. Kurs N.42°V., ændredes Kursen til N.71°V. Vejret var imidlertid atter blevet tæt Taage. Efter nogle Minutters Forløb ændredes Kursen til misv. S.48°V. Umiddelbart efter kom en Kost i Sigte om Bb. og Lysbøjen ved Revsnæs i Sigte paa Stb.s Bov. Roret blev straks lagt haardt Stb., men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $4\frac{1}{3}$ Kl. 13³⁰ kom F. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at ca. 70 Tons af Dækslasten var kastet over Bord.

Anm. Sjøretten 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.

91. S/S Frederik VIII af København, 11850 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra København til Oslo med Post og Passagerer.

Rørt Grunden d. $21\frac{1}{11}$ 30 i Sundet.

Søforhør i København d. $25\frac{1}{11}$ og $2\frac{1}{12}$ 30.

Kl. 11³⁰ afgik F. VIII fra Frihavnen, assisteret af Lods. Kl. 11⁴⁷ passeredes Molerne og Skibet gik med Halv Kraft igennem Kroneløbet. Kl. 11⁵¹ passeredes 2-Kosten og Maskinerne beordredes Fuld Kraft Frem samtidig med, at der blev givet Stb.s Ror. Umiddelbart efter mærkedes det, at Skibet rørte Grunden, som det senere viste sig paa en Sten, der fandtes ca. 80 m N. for Fyrlinien. Da Skibet syntes at være tæt, blev Rejsen fortsat. Kl. 13⁵⁵ viste det sig imidlertid, at Vandet blev salt i Bb.s 9., 10. og 11. Tank, hvorfor F. VIII gik tilbage til København.

Anm. Sjøretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet, rørte Grunden. Ministeriet maa etter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen er Strømsætning i Forbindelse med stærkt Lavvande.

92. M/Sk. Fremad af Svendborg. 79 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Danzig til Åhus med Gødning.

Grundstødt d. $12\frac{1}{5}$ 30 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{5}$ 30. Søforhør i Svendborg d. $23\frac{1}{6}$ 30.

Kl. 4 lettedes fra en Ankerplads i Åhusbugten. Der styredes NV.t.V. Vejret var tæt Taage, hvorfor Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 6³⁰ loddedes 5 Fv. Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. 400 m N. for Yngsjö. Kl. 10⁰⁰ kom F. flot efter at ca. 11 Tons af Lasten var kastet over Bord.

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

93. S/S **Freya** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Stralsund med Kul.

Rørt Grunden og grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 30 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{10}{6}$ 30.

Kl. 11¹⁰ fik F. Lods ved Ost Tief og Rejsen fortsattes efter Lodsens Anvisning. F. rørte flere Gange Grunden midt i Farvandet. Kl. 16¹⁰ kom Havelodsen om Bord, og der manøvreredes ind i Havnen. Under Indsejlingen til Havnen rørte Skibet Grunden, hvorved det mistede Styret og løb fast. Det lykkedes at faa Skibet flot ved egen Hjælp. Gennem Havnen slæbte Skibet hele Tiden i Grunden.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til at Skibet rørte Grunden var stærkt Lavvande.

b) Paa Rejse fra London til Boston i Ballast.

Kollideret d. $\frac{6}{12}$ 30 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{31}{12}$ 30. Søforhør i Horsens d. $\frac{20}{4}$ 31.

Kl. 2⁵⁵, da F., der havde Lods om Bord, var ved Northfleet Hope, kom Skibet pludselig ind i tæt Taage. Maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter kom en Ankerligger — der senere viste sig at være S/S »Jonic« af Liverpool — i Sigte ret forude. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund. Skibet lystrede imidlertid ikke Roret og blev af Strømmen ført hen over J.s Ankerkæde, hvorved F. med Bb.s Forskib tørnede mod J.s Stb.s Anker og drev derefter ned langs J.s Stb.s Side. F. fik ved Kollisionen 2 Spant og 1 Plade bøjet.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var Taage.

94. S/S **Frieda** af Kjøbenhavn, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Rotterdam med Rug.

Kollideret, mistet Ankeret og grundstødt d. $\frac{13}{11}$ 30 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{25}{11}$ 30. Tysk Strandingsindberetning dat. 1930. Søforhør i Aarhus d. $\frac{17}{2}$ 31.

Kl. 5⁴⁵ afgik F. fra Stettin assisteret af Lods og Slæbedamper. Da F. var kommet klar af Kajen og gik frem for langsom Maskine, blev Skibet overhalet af M/B »Pionier«, der bugserede Lægter »Alvine«. Da der syntes Fare for en Kollision, beordredes F.s Maskine Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede A. med Bb.s Side imod F.s Hæk og Ror. Efter en Undersøgelse af Ror og Rorgrejerne fortsattes Rejsen. Kort efter viste det sig, at Rorstammen var beskadiget, hvorfor F. søgte ind til Swinemünde for Dykkerundersøgelse. Kl. 11³⁰, medens F. for Stb.s Anker svajede op for Strømmen, rovsede Kæden ud paa Tamp og mistedes. Bb.s Anker blev straks kastet, men kunde ikke holde, og F. blev af Strømmen ført paa Grund i Farvandets V.-lige Side. D. $\frac{14}{11}$ Kl. ca. 9 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

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

95. 3^mM/Sk. **Fylla** af Korsør, 123 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $\frac{22}{3}$ 30 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Revkjavik d. $\frac{24}{3}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{31}{5}$ 30. Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{6}{6}$ 31.

Kl. ca. 5, da F. under en Ø.-lig Storm laa for Stb.s Halse ea. 10 Sm. S. for Heidisarvik. kom en grøn Lanterne i Sigte 3 Str. om Bb. i en Afstand af ca. 3 Sm. Kl. ca. 5³⁰, da der syntes Fare for en Kollision, blev der fra F. givet 2 Toner med Taagehomet. Da det modgaaende skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Hanna« af Thorshavn, i det samme saas at dreje Stb. over, blev F.s Ror lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede F.s Spryd H.s Rigning, hvorved Sprydet brakkede.

Ifølge den af H.s Besætning afgivne Forklaring, laa H. Bak med Vinden Bb. ind, da man Kl. ca. 6 pludselig bemærkede F.s Sidelantener i ca. 2 Skibslængders Afstand. Roret blev lagt Stb. samtidig med, at Føreeren, der var syg, blev varskoet. Føreeren beordrede Bb.s Ror, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. H. fik Skonnertsejlet flænget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i H. for sent har bemærket F.

96. Ff. **Fylla** af Frederikshavn, 14 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Rørt Grunden d. $\frac{7}{4}$ 30 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{13}{5}$ 30.

Kl. ca. 14, medens F. var i Færd med at flotbringe Ff. »Inger« af Hirtshals, der var grundstødt paa inderste Revle lidt N. for Trantum strand, blev F. drevet ind mod Revlen og huggede med Agterenden i Grunden, hvorved Roret blev beskadiget og et Stykke af Kølen mistedes. Efter at I. var bragt flot, søgte F. ind til Lemvig.

97. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn, 1491 Reg. T. Br Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Kollideret og rørt Grunden d. $\frac{30}{3}$ 30 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{4}$ 30.

Kl. ca. 21²⁰, da G. befandt sig i Stb.s Side af Kanalen Ø. for 90 km Stenen, saas en modgaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Siva« af Lödös og som havdes om Stb., pludselig dreje Stb. over. Fra S. blev der givet Faresignal med Dampfløjten, hvilket Signal besvaredes fra G., hvis Maskine kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod gaa Bb.s Anker. Bakmanøvren blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Ca. 2 Minutter senere tørnede G.s Bb.s Bov imod S.s Agterskib. G., der ved Bakmanøvren svingede Bb. over, rørte efter Kollisionen Grunden med Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

98. 3m M/Sk. **Geheimerath König** af Hamburg. Paa Rejse fra Danzig til Vejle med Rug.

Grundstødt d. 21/11 30 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. 26/11 30.

Kl. 5 grundstødte G. K. i Regntykning paa Tolken. D. 24/11 Kl. 7 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

99. S/S **Georgia** af Kjøbenhavn, 3213 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til South Shields.

Tørnet Kajen d. 16/2 30 i South Shields.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 14/8 30.

Kl. ca. 7, da G., assisteret af Lods og Slæbebaad For og Agter, var i Færd med at gaa ind i Tyne Dock, blev Skibet af Strømmen drejet Stb. over. Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes Bb. Da en Kollision imidlertid syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede G.s Stb.s Bov imod Kajen. G. fik nogle Buler i Boven.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

100. M/Sk. **Gerda** af Marstal, 53 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

Kollideret d. 14/11 30 i Kattegat.

Søforhør i Marstal d. 31/1 31.

Kl. ca. 19⁴⁵ opankredes G. i Grænselinien mellem den røde og klare Vinkel i Hals Fyr. Kl. ca. 21⁴⁵ mærkede Føreren, der havde Vagt og som sad i Kahytten, et Stød i Skibet, og da han kom paa Dækket, viste det sig, at Ankerlanternen var gaaet ud, og at G. havde kollideret med en Damper, S/S »Hebe« af Aalborg.

Under et d. 25/11 30 i Kjøbenhavn afholdt Søforhør har H.s Besætning forklaret, at H. Kl. 21⁵⁵, efter at Hals var passeret, styredes for Halv Kraft i Maskinen mod Korsholm Baaker. Kort efter at Hals var passeret, kom en klar Lanterne i Sigte forude. Der blev slaaet Langsomt til Maskinen og H. holdtes i Hals Fyrs røde Vinkel. Pludselig forsvandt den klare Lanterne, og kort efter — Kl. ca. 22⁰⁵ — kom et modgaende Skib — der senere viste sig at være G. — uden Lanterne i Sigte ca. 1 Str. om Bb. Maskinen stoppedes, og umiddelbart efter tørnede G. med Forgrejterne imod H. ved Bb.s Størvant, hvorved Bb.s Stængevant knækkede.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at der ikke om Bord i G. blev holdt effektiv Vagt.

101. M/G1. **Gerhardt** af Geverdorf, 62 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wismar til Aalborg med Rug.

Grundstødt d. 6/9 30 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. 7/9 30.

Kl. 0 grundstødte G. paa Omø Tofte. Kl. 14 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

102. M/S **Gidiana 11** af Gronningen, 175 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hammershus til Kolding med Skærver.

Grundstødt d. 14/5 30 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. 14/5 30.

Kl. 5³⁰ grundstødte G. paa Omø Rev. Kl. 12¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

103. M/S **Graneville**. Paa Prøvetur i Sundet.

Rørt Grunden d. 21/11 30 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 27/11 30.

Kl. 14³⁰ passeredes Hveens S.-Pynt. Herfra styredes under Assistance af Lods mod Middelgrunden, Kurs misv. SSV. Vejret var taaget, hvorfor Skibet gik med reduceret Fart og Taagesignaler blev afgivet. Kl. ca. 15³⁰ blev der taget et Lodskud, der gav 4^{1/2} Fv. Vand. Kort eller mærkedes det, at Skibet rørte Grunden og umiddelbart efter loddedes 5^{1/2} Fv. Vand. Et Par Minutter efter hørtes Taagesignalet fra Middelgrunden ca. 3 Str. om Bb., hvorefter Kursen ændredes til SSØ. Det viste sig senere, at G. havde faaet en Del Bundskade.

104. M/G1. **Gretchen von Alwörden** af Hamburg, 122 Rag. T. Br. Paa Rejse fra Menstad til Odense og Horsens med 190 Tons Kalksalpeter.

Grundstødt d. 7/5 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 8/5 30.

Kl. 22 grundstødte G. v. A. under en NØ.-lig Kuling med Regntykning paa V.-Siden af Alhage. D. 8/5 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning i Forbindelse med Forveksling af Fyr med Lanternen paa et til Ankers liggende Fartøj.

105. S/S **Guðrun Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Port Lamon P. I. til San Pedro med Sukker.

Sprunget læk i Aug. 1930 i Stillehavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Philadelphia d. $15/10$ 30.

D. $9/8$ bemærkedes, at Brændselsolien i Bb.s III. Tank var blandet med Vand. Olien pumpedes over i Nr. VII Tank, og det viste sig, at Bb.s III. Tank var blevet læk. D. $26/8$, da G. M. var paa $39^{\circ}18'$ N.Brd. $154^{\circ}07'$ V.Lgd., viste det sig, at Skibet ikke kunde naa Bestemmelsesstedet med den ombordværende Oliebeholdning, hvorfor Kursen ændredes mod Honolulu.

Anm. Aarsagen til Lækagen var haardt Vejr.

106. M/S **Guldborg** af Kjøbenhavn, 4732 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Grundstødt d. $25/2$ 30 paa Odense Fjord.

Søforklaring i Odense d. $26/2$ 30.

Da G., der assisteredes af Lods, befandt sig i Odense Kanal i Nærheden af Vigepladsen ved Vigelsø, bemærkedes en modgaaende Damper i det snævre Løb N. for Vigelsø. Efter at være kommet ud af den gravede Rende, blev Farten taget af G., og Skibene passerede hinanden i Nærheden af Klintebjerg Hage. Efter at Skibene var passeret hinanden, blev G.s Ror lagt Stb. og Bb.s Maskine beordret Fuld Kraft Frem samtidig med, at Stb.s Anker kastedes, men Skibet blev af Vinden, der var frisk SØ.-lig, ført over mod Løbets N.-Side, hvor det tog Grunden. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

107. M/Sk. **H. C. Andersen** af Odense, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nakskov til Odense med Stykgods.

Maskinen havareret, grundstødt d. $24/10$ 30 paa Nakskov Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/12$ 30.

Kl. ca. 20, da H. C. A. havde passeret Baadholm, sprængtes Muffen, der forbinder Skruerakselen og Krumtapakselen, hvorfor Skibet blev opankret. D. $25/10$ Kl. 4^{30} sprang Vinden, der havde været flov af SV., om til NV., hvorved Skibet tog Grunden i Løbets læ Side. Da Maskinen var repareret, forsøgte det forgæves at komme flot ved egen Hjælp. D. $26/10$ Kl. 7^{30} kom H. C. A. flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Maskinhavariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Koblingen er sprængt som Følge af et skævt Træk, fremkommet ved, at Akselledningen har været ude af Linie.

108. Ff. **Haabet** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1911/17 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $30/10$ i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $10/11$ 30.

D. $29/10$ Kl. 18^{30} opankredes H. 15 Sm. NNV. af Horns Rev F.S. i 18 Fv. Vand. Der førtes Ankerlanterne For og Agter. Kl. ca. 22^{30} gik Vagtsmanden ned i Luafet, hvor han faldt i Søvn. D. $30/10$ Kl. ca. 1 vaagnede Besætningen ved, at H. blev paasejlet, som det senere viste sig af Trawler »P. G. 206« af Geestemünde, og da man kom paa Dækket, saas P. G. 206 agterude i ca. 10 Fv.s Afstand. H., der ved Paasejlingen havde faaet Stævnen knækket og Stb.s Side en Del beskadiget, søgte ind til Esbjerg.

Anm. 1. Søforklaring fra P. G. 206 foreligger ikke.

Anm. 2. H.s Vagtsmand har for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 29 erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 40 Kr.

109. S/S **Hadsund** af Kjøbenhavn, 1877 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Rotterdam til Bordeaux.

1 Mand forsvundet d. $14/12$ 30 i Nordsøen.

Søforhør i Bordeaux d. $19/12$ 30. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $24/1$ 31.

Kl. ca. 7^{45} , da H. var ca. 3 Sm. misv. Ø.t.N. $1/2$ N. af Nord Hinder F.S., savnedes Matros Ingvard Julius Vinther-Jensen af Læsø. Da den paagældende, der sidst var set Kl. 7^{25} paa Hyttetaget, beskæftiget med at spule dette, ikke kunde findes om Bord, maatte han formodes at være faldet over Bord. Skibet blev lagt paa modsat Kurs, og der sejledes 4 Sm. tilbage, samtidig med, at de i Nærheden værende Skibe pr. Radio blev anmodet om at holde Udkig efter den paagældende. Kl. 11^{30} indstilledes Eftersøgningen og Rejsen fortsattes.

110. SS **Halland** af Kjøbenhavn, 1264 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Windau til Gent.

Paasejlet d. $7/11$ 30 i Selzaete.

Søforklaring i Gent d. $12/11$ 30.

Kl.ca. 2^{10} , medens H. laa fortøjet langs Kajen paa anvist Plads, løb S/S »Miervaldis« af Riga, der skulde fortøjes agten for H., ind i H.s Agterskib, hvorved M.s Stævn skar sig ca. $1\frac{1}{2}$ Fod ind i Poopen.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

111. S/S **Hammershus** af Kjøbenhavn, 3939 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Kherson til Sebastopol med Byg.

Grundstødt d. $1/11$ 30 ved Sichavka Bar.

Søforklaring i Moss d. $5/12$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/1$ 31.

Kl. 19^{40} passeredes Trutaeva Lysbøje i $1/2$ Sm.s Afstand. Herfra styredes efter Lodsens Anvisning retv. V. Da Cape Fontana Fyr ikke var kommet i Sigte Kl. 20, foreslog Lods, at opankre Skibet for Natten. Der blev gjort klart til at ankre. Kl. 20^{24} tog Skibet Grunden udenfor Sichavka og blev staaende. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. D. $3/11$ Kl. 16 kom H. flot ved fremmed Hælp, efter et 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 diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

112. M/Sk. **Hanna** af Thorshavn, 74 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Kollideret d. $\frac{22}{3}$ 30 i Atlanterhavet. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{31}{5}$ 30. Se Nr. 95.

113. M/Sk. **Hans** af Svendborg, 59 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Faxø til Nexø med 95 Tons Kalkmel.

Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 30 ved Bornholms S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{12}{2}$ 30.

Kl. ca. 4³⁰ havde Dueodde Fyr overet, gisset Afstand 4 Sm. Motoren standsedes, og der styredes NV., idet det paa Grund af stormende NØ.-lig Kuling med høj Sø var umuligt at naa frem til Bestemmelsesstedet. Føreren gik nu under Dæk, idet han gav Ordre til at blive varskoet, hvis det blev usigtbart eller hvis Fyrene paa Dueodde pejledes i Ø. Kl. ca. 5³⁰ blev det Snetykning, og umiddelbart efter — inden Føreren kom paa Dækket — tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig udfor Bakkerne ved Pedersker. Kl. ca. 10³⁰ kom Skibet, der havde mistet Roret, flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes dels Snetykning og dels den Omstændighed, at Førerens Ordre om at blive varskoet, hvis Fyrene paa Dueodde kom i Ø., blev misforstaaet som ØSØ.

114. S/S **Hans Broge** af København, 2095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Kollideret d. $\frac{2}{2}$ 30 i La Rochelle.

Søforhør i København d. $\frac{28}{2}$ 30.

Kl. ca. 5³⁰, medens H. B. laa fortøjet paa anvist Plads, rørte S/S »Auvergne« af La Rochelle, der var fortøjet uden paa H. B., sin Maskine. Herved brækkede H. B.s Agterfortøjninger, hvorved Skibets Stævn tørnede imod S/S »Alhene« af La Rochelles Anker. Sidstnævnte Skib fik Ankerklydset sprængt.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Yarmouth til Newcastle on Tyne.

Tørnet Kajen d. $\frac{19}{2}$ 30 i Yarmouth.

Søforhør i København d. $\frac{28}{2}$ 30.

Kl. 18, under Manøvrer med at svinge Skibet i Yarmouth Havn, tørnede Agterskibet imod Kajen. Det viste sig senere, at der var slaaet ca. 8⁷ af det ene Skrublad.

115. Evt. **Hans Valther** af Edstedbrygge, 48 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til København med Byg.

Grundstødt d. $\frac{27}{7}$ 30 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{7}$ 30.

Kl. 6³⁰ grundstødte H. V. i Regndis paa Albu Triller. Kl. ca 11 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis.

116. S/S **Harald** af København, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen til Rieme med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 30 paa Schelde.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $\frac{27}{8}$ 30.

Kl. ca. 22, da H., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Indsejlingen til Terneuzen, mindskedes Farten, og der styredes efter sikker Kending af Fyrene. Da Skibet var i kort Afstand fra Enden af det Ø.-lige Dige til Terneuzen Forhavn, lystrede det ikke Roret. Skønt det søgtes at dreje Skibet ud i Farvandet, tog det umiddelbart efter — Kl. ca. 22¹⁵ — Grunden ved Yderenden af det Ø.-lige Dige og blev staaende. D. $\frac{17}{8}$ Kl. 4³⁵ kom H. flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Aalborg til Danzig i Ballast.

Kollideret d. $\frac{11}{12}$ 30 i Neufahrwasser.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{15}{12}$ 30. Søforhør i København d. $\frac{22}{12}$ 30.

Kl. ca. 21⁴⁵, da H., assisteret af Lods, manøvreredes til Kajen ved Marine Kohlenlager, blev Agterskibet af Vinden, der blæste frisk ind om Bb., ført ned paa en ved Kajen fortøjet Motorbaad, der blev beskadiget og sank.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

117. S/S **Harriet** af Oslo, 2343 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Port Adelaide til København med Kul.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 30 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{2}$ 30.

Kl. 9¹⁰ grundstødte H. i diset Vejr paa Taarbæk Rev. Kl. 17²⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

118. S/S **Hebe** af Aalborg, 957 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Newcastle.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/_{11}$ 30.
Se Nr. 100.

119. M/Kt. **Heimdalur** af Vaag, 86 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg og Elm. Paa Fiskeri i Atlanterhavet. Kollideret d. $5/_{4}$ 30 i Atlanterhavet.
Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $24/_{5}$ 30.
Se Nr. 5.

120. M/G1. **Helga** af Svendborg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Sønderborg til Rudkøbing med Rug og Hvede.
Sprunget læk d. $24/_{7}$ 30 i Lillebælt.
Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $2/_{8}$ 30.
Kl. 16^{30} , da H. var ved Skjoldnæs, bemærkedes det, at Motoren begyndte at gaa uregelmæssigt. En Undersøgelse viste, at Skibet lækkede ved Stævnrøret. H. søgte ind til Svendborg.
Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen er opstaaet ved, at Skruen har tørnet en undersøisk Genstand.

121. S/S **Hellig Olav** af Kjøbenhavn, 9939 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Halifax med Passagerer og Stykgods.
Sprunget læk d. $22/_{1}$ 30 i Atlanterhavet.
Søforklaring i New York d. $29/_{1}$ 30.
Ved Pejlinger af Laster og Tanke om Morgenen d. $22/_{1}$ opdagedes, at Nr. 1 Last lækkede. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at Lækagen stammede fra nogle løse Nagler.
Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

122. S/S **Henning B** af Kjøbenhavn, 2108 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.
a) Paa Rejse fra Sunderland til Malta med Kul.
Havareret d. $26/_{1}$ 30 i den biscayiske Bugt.
Søforklaring i Malta d. $4/_{2}$ 30.
Kl. 7, medens H. B. laa underdrejet ca. 25 Sm. V. for Vigo, tog Skibet en svær Sø over, hvorved Skibet blev stærkt havareret. Blandt andet blev Baadene og Maskinskyldtet knust, Stb.s Skibside trykket noget ind, Fordækket slaaet læk og øverste og underste Bro samt Bakken beskadiget.
Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.
b) Paa Rejse fra Setubal til Zwijndrecht.
Kollideret d. $6/_{3}$ 30 i Nordsøen.
Søforklaring i Rotterdam d. $18/_{3}$ 30. Søforhør i Kolding d. $9/_{5}$ 30.
Kl. 3^{30} passeredes Dungeness i $2^{1/2}$ Sm.s Afstand, Log 52. Der styredes retv. N.50° Ø. Kl. 5^{15} blev Vejret taaget, Skibets Fart reduceredes og forskriftsmæssige Taagesignaler blev afgivet. Kl. 6^{30} passeredes South Goodwind F.S. om Bb. i 1 Sm.s Afstand, Log 62. Kursen ændredes til retv. N.56° Ø. Kl. 7^{15} passeredes East Goodwind F.S. om Bb. i en gisset Afstand af 2 Sm., Log 72. Kl. 8^{45} hørtes en Dampers Taagesignal ca. 1 Str. om Bb. Kursen ændredes 1 Str. Stb. over, hvilket blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten. Kl. 8^{58} reduceredes Skibets Fart til Langsomt. Kl. 9^{05} kom det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Pentowy« af London, i Sigte forude om Bb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med at H. B. drejede Stb. over, men umiddelbart efter tørnede sidstnævnte Skibs Bb.s Bov imod P.s Stb.s Bov. H. B. fik ved Kollisionen Forstævnen samt Klydsene knust, Dækket foran Nr. 1 og 2 Lugen bøjet og det opstaaende agter om Bb. samt Dækket der bøjet. Da Skibet viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. 1. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

Anm. 2. Ved en under $30/_{10}$ 30 af Kolding Købstads samt Kolding, Jerlev, Andst og Slaugs Herreders Ret afsagt Dom blev H. B.s Fører erkendt skyldig i Pligtforsømmelse ved i Modstrid med Bestemmelserne i Søvejsreglernes Art. 16 og 28 at have undladt af stoppe H. B.s Maskine, da P.s Taagesignal hørtes forude, at have ændret H. B.s Kurs, da der hørtes Taagesignal forude og forinden det andet Skibs Position med Sikkerhed kunde bestemmes, samt ved at give Manøversignal forinden Skibene var i Sigte af hinanden. For det udviste Forhold blev Føreren i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

Dommen blev af det offentlige indanket for Vestre Landsret, der ved Dom af $8/_{1}$ stadfæstede Underrettsdommen, dog at Bøden bestemtes til 400 Kr.

c) Paa Rejse fra Leningrad til Antwerpen med Props.

Paasejlet d. $21/_{12}$ 30 paa Vlissingen Red.

Søforklaring i Antwerpen d. $30/_{12}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/_{1}$ 31.

Kl. 24. medens H. B. laa opankret paa anvist Plads, tørnede tysk S/S »Schleswig Holstein«, der var for indgaaende, med Agterenden imod H. B.s Stb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.H. foreligger ikke.

123. 3^{m} Sk. **Hertha** af Marstal, 200 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Clarecastle til Marstal i Ballast.

Kollideret d. $14/_{12}$ 30 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. $17/_{12}$ 30.

Kl. 20 havdes Hirtshals Fyr i SV. $1/2$ V., gisset Afstand 8 Sm. Vinden var ØSØ., Vejret klart med Byger. H. laa bidevind NØ.t.Ø. over. Kl. 22 saas en stærkt oplyst Trawler forude til Luvart. Kl. ca. 23^{30} saas Trawleren, der senere viste sig at være Trawler »Cuxhafen No.115« af Cuxhafen, tænde Side- og Toplanterner og styre ned mod H., hvis Lanterner brændte klart. Da der syntes Fare for Kollision, præjedes Trawleren for at paakalde dennes Opmærksomhed, og da dette ikke hjalp, blev H.s Ror lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede C. No.115 imod H.s Stb.s Laaring lige agten for Mesanrigningen, hvorved Laa-

ringen blev knust og der fremkom et ca. 24' langt og 6' højt Hul ca. 5' over Vandlinien. H., hvis Ror-grej var kommet i Uorden, halsedes rundt Bb. over og holdtes mod Land. Da Hirtshals Fyr havdes i V.t.S., gisset Afstand 6 Sm., opankredes H. for Bb.s Anker. Fra Trawleren blev det tilbudt at slæbe H. til Cuxhafen, hvilket Tilbud blev afslaaet. I H. blev der hejst Nødsignal, og d. ¹⁵/₁₂ om Formid-dagen blev H. taget paa Slæb af en svensk Damper og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Søforklaring fra C. No.115 foreligger ikke.

124. S/S **Hertha Mærsk** af Svendborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Odense med Planker og Brædder.

Rørt Grunden d. ¹²/₁₁ 30 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Aalesund d. ¹⁸/₁₁ 30. Indberetning fra Gesandtskabet i Oslo dat. ²²/₁₁, ⁵/₁₂ og ⁸/₁₂ 30. Søforklaring i Odense d. ²⁸/₁₁ 30.

Kl. 12⁵⁵ lettede H. M. fra en Ankerplads ved Tyrhaug Fyr, hvor der var søgt Læ for en VNV.lig Storm med orkanagtige Byger. Rejsen fortsattes med Assistance af Lods. Kl. 18³⁰, da Loggen viste 39, var Skibet Tværs af Kortholm Lysbøje. Herfra styredes misv. V.¹/₄S., hvilken Kurs ændredes til misv. V.t.S.¹/₄S., da Loggen viste 44. Da Kvitholmen Fyr var i Blink og Loggen viste 48, ændredes Kursen til misv. SV.¹/₄S. Efter 3 Kvarters Forløb havdes Bud Fyr i Formørkelse, hvorefter der styredes ind paa dette Fyr for at faa Kending af Bjørnesund Fyr. Kl. 20³⁵ saas Brænding paa Bb.s Bov, og kort efter saas Brænding om Stb. og ret forude. Ved Hjælp af Maskinen manøvreredes H. M. ind mellem Skærene. Kl. 20⁵⁵ tog Skibet pludselig Grunden. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og H. M. kom atter flot og manøvreredes ind mellem Skærene, hvor Skibet opankredes for Stb.s Anker med 75 Fv. Kæde. Der forsøgtes at faa Kending af Fyrene, men da Vejret var regntykt, var dette ikke muligt. Kl. 23⁴⁵ kastedes Bb.s Anker med 35 Fv. Kæde. Vinden var efterhaanden tiltaget til en V.-lig Storm med orkanagtige Byger, og Maskinen holdtes gaaende med vekslende Fart, dels for at holde Skibet klar af Skærene og dels for at tage Trækket af Ankerkæderne. Hele Natten opsendtes Raketter og blussedes efter Hjælp. For at dæmpe Søen blev der uafbrudt pumpet Olie fra Maskinen samt fra W.C.erne og Ankerklydsene. Ved Daggry sattes Signalet N.W. Vejret klarede nu lidt af og det viste sig, at Skibet var kommet ind i Skærene Ø. for Kolbeinsflesa Lysbøje, samt at Lodsens havde taget Fejl af Bud Fyr og Svartskjær Fyr, der har samme Fyr-karakter. D. ¹⁴/₁₁ Kl. 4³⁰ kom en Motorbaad langs Siden. Baaden fik en Slæber om Bord, og Bb.s Anker blev hevet hjem, medens Stb.s Ankerkæde blev kappet, og H. M. manøvreredes ud i frit Vand. Det viste sig senere, at Skibet havde faaet nogen Bundskade ved Grundstødningen.

Anm. 1. Det er senere oplyst, at Kolbeinsflesa Lysbøje ikke var paa Plads.

Anm. 2. Aarsagen til, at Skibet rørte Grunden maa efter det i Sagen oplyste antages at være Sne-tykning i Forbindelse med den Omstændighed, at Kolbeinsflesa Lysbøje ikke var paa Plads.

125. S/S **Holland** af Lübeck, 2284 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sunderland til Nørresundby med Kul. Grundstødt d. ¹/₃ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³/₃ 30. Søforklaring i Nørresundby d. ¹¹/₃ 30.

Kl. 23³⁵ pejledes Lodbjerg Fyr i misv. SØ.¹/₄S. i Kimingen. Kl. 23⁴⁵ blev det pludselig taaget, og umiddelbart efter tog H. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Lyngby. D. ²/₃ Kl. 5³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørretten 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 der laa Dis over Landet.

126. M/Tj. **Ilse** af Hamburg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Jern. Paa Rejse fra Nørresundby til Svendborg med 135 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. ²⁸/₂ 30 ved Romsø

Strandingsindberetning dat. ¹/₃ 30. Strandingsforretning paa Romsø d. ¹/₃ 30.

Kl. ca. 19 passeredes Revsnæs. Føreren, der havde Vagt, gik nu under Dæk, idet han gav Rorsmanden Ordre til at styre S.¹/₂V. Kl. 22 kom Føreren atter paa Dækket og saa da Romsø Fyr ret forude, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. ¹/₃ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgnings-damper.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Rorsmanden ikke havde faaet fornøden Instruktion med Hensyn til Navigeringen.

127. Ff. **Inga** af Hirtshals, 10 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Bøg og Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. ⁷/₄ 30 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring i Hjørring d. ²⁸/₅ 30.

Kl. ca. 13³⁰, medens I. med Redskaberne ude var lidt N. for Tranum Strand, styrende NØ. langs den inderste Revle, passeredes Ff. »Fylla« af Frederikshavn om Bb. Efter at Kutterne havde passeret hinanden, syntes der at være Fare for at F.s Redskaber skulde komme i I.s Skrue, hvorfor sidstnævnte Skib drejedes Stb. over. Herved tog I. Grunden paa den inderste Revle. Skibet blev af Søen slaæet over paa Revlens Inderside. I. kom samme Eftermiddag flot ved Hjælp af F.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

128. 3^m M/Sk. **Inga** af Sølvesborg, 165 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Danzig til Korsør med ca. 200 Tons Hvede.

Grundstødt d. ¹⁸/₁₂ 30 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ²³/₁₂ 30.

Kl. 4⁰⁰ styredes efter de to røde Ledefyr ind gennem Renden til Grønsund. Da Skibet kom over i den grønne Ledefyrlinie, styredes op i denne. Efter ca. en halv Times Forløb formodedes Flæskegrunden

at være passeret, og da der samtidig viste sig lidt Skel i Ledefyrene, styredes $\frac{1}{4}$ Str. nordligere. Umiddelbart efter — Kl. ca. 6 — tog Skibet Grunden paa Flæskegrunden. Maskinen, der gik langsomt, kastedes Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende. Da det viste sig umuligt at komme flot ved egen Hjælp, blev der sluttet Kontrakt med en Bjærgningsdamper, der Kl. 22³⁰ bragte I. flot.

Anm. Sørretten 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 Ledefyrene ikke holdtes over eet.

129. M/Jt. **Ingeborg** af Hejls. 16 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Als til Hejls med Sten.

Sunket d. $\frac{24}{8}$ 30 i Lillebælt.

Politirapport dat. $\frac{25}{8}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{29}{8}$ 30.

Kl. 11³⁰ passeredes Augustenhof Fyr. Vinden, der var frisk, tiltog stadig i Styrke, og da den samtidig drejede til NV., styredes for 2 Reb i Storsejlet Bidevind efter Halkhoved. Kl. ca. 12³⁰ blev Prammen, der var surret midtskibs, af Søen slaaet imod Stb.s Lønning, hvorved den blev ødelagt, og umiddelbart efter revnede Storsejlet. Kursen ændredes nu et Par Str. Ø. over. Kl. ca. 12⁴⁵ tog Skibet en Sø over, der knuste Skylygten til Kahytten, og umiddelbart efter viste det sig, at Kahytten var halv fuld af Vand. Skønt Pumpen straks blev sat i Gang, steg Vandet stadig, og kort efter gik Motoren i Staa. Da det maatte befrygtes, at I. vilde synke, gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen, og umiddelbart efter sank Skibet, der da var ca. 6 Sm. Ø. for Barsø. Kl. ca. 3 blev Besætning optaget af S/S »Carl« af Haderslev.

Anm. 1. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes haardt Vejr.

Anm. 2. Sørrettens søfartskyndige Medlemmer bemærkede, at Forliset efter deres Mening ikke kan give Anledning til Paatale fra det Offentliges Side.

130. M/Jt. **Inger** af Frederikssund, 101 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal og Fyr. Paa Rejse fra Frederikshavn til Nystad med Brædder.

Sprunget læk og forladt i Søen d. $\frac{11}{7}$ 30 i Østersøen; kondemneret.

Svensk Indberetning dat. $\frac{17}{7}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{8}$ Forlisanmeldelse dat. Jægerspris d. $\frac{7}{4}$ 31.

Kl. 4 passeredes Ølands Södra Udde. Vejret var regntykt, og det blæste en frisk V.-lig Kuling med høj Sø. Der styredes SV. efter Hammeren. Vinden friskede mere og mere, og da det viste sig, at I. var blevet læk, blev det Kl. ca. 8 besluttet at vende og søge Læ under Sverige. Da Vandet stadig steg i Skibet, skønt baade Haand- og Motorpumpen holdtes gaaende, paabegyndtes yderligere Lænsning fra Maskinrummet ved Hjælp af Pøse. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb svigtede Motorens Cylindre paa een nær, og da det maatte befrygtes, at Motoren vilde gaa i Staa, forsøgte det at lægge Skibet — der laa for Bb.s Halse og som havde en Del Stb.s Slagside — for Stb.s Halse. Under Vendingen stoppede Motoren, og Skibet faldt tilbage paa samme Bov. Der blev nu gjort flere forgæves Forsøg paa at faa I. stagvendt eller halset rundt. Vandet steg stadig i Skibet, og da Slagsiden var vokset til ca. 30°, kappedes Dækslatsurringerne, hvorved 10—15 Stdr.s af Dækslasten blev skyllet over Bord, uden at Skibet dog rejste sig synderligt. Et Par Timer senere kom tysk S/S »Nürnberg« til Stede og forespurgte, om der ønskedes Hjælp, hvilket dog blev afslaaet, hvorefter N. fortsatte Rejsen. Kort efter vendte N. og gik i Læ af I., der imidlertid havde mistet Jollen og faaet Skanseklædningen agter samt Døren til Kahytten slaaet ind, og da det maatte befrygtes, at I., hvis Stb.s Lønning var ca. 2 Fod under Vand, vilde kæntré, blev det besluttet at forlade Skibet. Fra N. blev en Baad roet over til I., hvis Besætning — 5 Mand — Kl. ca. 15 blev bjærget om Bord i N. og senere landsat i Stockholm. I. blev d. $\frac{12}{7}$ bjærget af en Redningsdamper og indslæbt til Bergkvara, hvor Skibet blev kondemneret.

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

131. M/Sk. **Interessenten** af Thurø, 35 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Aarhus og Horsens med Cement.

Sprunget læk, forladt i Søen d. $\frac{16}{11}$ 30 i Kattegat.

Indberetning dat. $\frac{17}{11}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $\frac{18}{11}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{21}{11}$ 30.

Kl. 19³⁰, da I. var S. for Skadegrunden, ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. fra Sletterhage, sprang Skibet under en haard NV.-lig Byge pludselig læk, og skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vand 2 Fod i Løbet af et Kvarter. Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen og forsøgte at ro ind til Sletterhage. Paa Grund af Vind og Sø maatte det opgives, og Kursen blev sat mod Ørhage, hvortil Baaden indkom d. $\frac{17}{11}$ Kl. ca. 1.

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

132. M/S **Irland** af Kjøbenhavn. 3178 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra New York til Guantanamo med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{12}{6}$ 30 i New York Havn.

Søforklaring i Montreal d. $\frac{28}{7}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{10}{1}$ 31.

Kl. 21³⁰ afgik I. under Assistance af Lods fra Pier 13. Kl. 22²⁵, efter at Governor Island var passeret, blev Vejret taaget, hvorfor det blev besluttet at ankre. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 22³⁰ kom en Ankerliggeres Lanterne og Skrog i Sigte forude om Stb. i kort Afstand. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev kastet, men umiddelbart efter — Kl. 22³² — tørnede I.s Stb.s Bov imod Ankerliggerens Bb.s Laaring. I. fik en mindre bule i Stb.s Bov og Ankerliggeren, der viste sig at være

amerikansk S/S »Commercial Trader« og hvorfra der intet Taagesignal var hørt, blev let beskadiget paa Bb.s Side af Hækken.

Anm. Søforklaring fra C. T. foreligger ikke.

133. M/Gl. **Irma** af Hamburg, 57 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hellerup med Asfalt.

Sprunget læk og sunket d. $27/6$ 30 i Sundet.

Indberetning dat. $1/7$ 30.

Kl. 18⁵⁵ sank I. pludselig ved Indsejlingen til Tuborg Havn. Besætningen — 2 Mand — reddede sig i Land. I. blev senere hævet og indslæbt i Tuborg Havn. Ved et Eftersyn viste det sig, at der var opstaaet en Lækage paa Kølevandsrøret.

134. M/Sk. **Irma** af Aalborg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Struer til Nørresundby.

Kollideret d. $26/11$ 30 i Limfjorden.

Søforklaring i Nykøbing d. $28/11$ 30. Indberetning dat. $2/12$ 30.

Kl. ca. 18 styrede I. gennem Sallingsund efter Glyngøre Fyrs hvide Vinkel. Afstanden til Fyret ansløges til 3 Sm. Vinden var S.-lig, fløv Brise, og Vejret let diset. Røret overlodes da til Ungmanden, medens Føreren gik ned for at spise. Ca. 5 Min. senere varskoede Ungmanden, at en Lanterne saas forude. Føreren sprang straks op i Styrehuset og saa en rød Lanterne ret forude i ca. 20 m.s Afst. Røret laa haardt Stb., men I. naaede ikke at dreje klar af det andet Skib — M/Jt. »Sylvia« af Aalborg — og tørnede med Stævnen haardt mod dette. I. manøvreredes nu saaledes, at Stævnen holdtes ind i det i S. frembragte Hul, hvorved S.s Besætning fik Lejlighed til at komme om Bord i I. Kort efter sank S. Vraget, hvis Mast ragede over Vandet, afmærkedes med en Lanterne, hvorefter I. gik ind til Nykøbing M.

Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring passerede S. Sallingsund Færgehavn Kl. ca. 18, idet der styredes i den klare Vinkel fra Glyngøre Fyr, der holdtes ret agterude. Kort efter saas I.s Toplanterne og Sidelanterer ret forude, hvorfor S. holdtes noget Stb. over, saaledes at man stadig viste det modgaaende Skib rødt Lys. Et Øjeblik efter saas kun grønt Lys fra I., men da I. lidt senere viste rødt Lys, bibeholdt S. Kurs og Fart. Da Skibene var tæt ved hinanden, saas paany S.s grønne Lanterne, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Begge Skibe gik for Motor og førte forskriftsmæssige, Lanterner.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Ungmanden i I. trods manglende Kendskab til de internationale Søvejsregler paa egen Haand fortsatte Sejladsen, efter at S.s Lanterner var kommet i Sigte i Stedet for i Tide at varsko Føreren.

135. M/Jt. **Ita** af Nykøbing M. Paa Rejse fra Hirtsholmene til Thyborøn med Sten.

Sprunget læk og forlist d. $8/6$ 30 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $11/6$ 30.

Kl. ca. 2³⁰, da I. under en stormende Kuling var ud for Stensnæs, viste det sig, at Skibet, der havde faaet en mindre Lækage under Indladningen, lækkede stærkt. Da Vandet stadig steg, skønt Pumpen holdtes gaende, gik Besætningen — 2 Mand — Kl. ca. 3 i Jollen og ankom til Østre Flak F.S. d. $9/6$ Kl. ca. 4.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den Lækage, Skibet havde faaet under Indladningen, er blevet større ved, at Skibet har arbejdet i Søen.

136. S/S **Iwan** af Malmø. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kolding.

Grundstødt d. $2/12$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $6/12$ 30.

Kl. 15¹⁵ passeredes Standeruphages Prik, hvorefter der sejledes langs Kysten. Kl. 15⁴⁰ tog Skibet pludselig Grunden ved Løverodde og blev staaende. D. $5/12$ Kl. 8 kom I. flot ved fremmed Hjælp, efter af en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. 1. Rettens søkyndige Medlemmer udtalte, at der ikke efter deres Skøn fra det Offentliges Side findes Anledning til at foretage videre i Anledning af Grundstødningen.

Anm. 2. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning.

137. M/S **Java** af Kjøbenhavn, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Port Said til Marseille.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $26/8$ 30 i Middelhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/9$ 30.

Kl. ca. 23 saa en af Besætningen, der opholdt sig paa Bb.s Side af Mandskabshuset, en Mand falde over Bord fra Baaddækket. Da en Undersøgelse viste, at Smører Rasmus Jørgensen af Nyborg, der havde ligget og sovet paa en Materialkasse paa Bb.s Side af Mandskabsrummene, var forsvundet, blev den vagthavende Styrmand varskoet. Maskinen blev stoppet og Skiltet lagt paa modsat Kurs. Den overbord-faldne eftersøgtes uden Resultat ved Hjælp af Redningsbaad og Projektør indtil d. $23/9$ Kl. 2⁰⁰, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

138. M/Gl. **Johanna** af Assens, 29 Reg. T. Br. Bygget 1819/89 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Kjøbenhavn med Korn.

Borteblevet i Oktober/November 1930, 2 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. $12/1$ 31.

D. $31/10$ afgik J. fra Nakskov. Siden er intet set eller hørt til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Marius Hansen af Thorøhuse og Dreng Martin Larsen af Assens.

139. Sk. **Johanne** af København, 86 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr.

Paasejlet d. $17/10$ 30 i Kattogat.

Søforhør i København d. $1/11$ 30.

D. $16/10$ Kl. 16 opankredes J. ca. 1 Sm. SØ. for Ellekilde-Hage Lysbøje. D. $17/10$ Kl. 5¹⁰ blev Vejret, der havde været diset, taaget, hvorfor forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 5²⁵ hørtes en Dampers Taagesignal ca. 2 Str. om Stb. Fra J. blev der ringet kraftigt med Klokkeren. Ca. 2 Minutter senere hørtes Damperens Taagesignal tæt ved, og umiddelbart efter kom Damperen — der senere viste sig at være S/S »Kjøbenhavn« af København — i Sigte. Faa Sekunder efter tørnede K. imod J.s Forgrejer, der blev revet bort.

K.s Besætning har under et d. $20/10$ i København afholdt Søforhør forklaret, at Skibet Kl. 4⁴² passerede Gilleleje-Flak F.S. tæt om. Kl. 4³⁰ blev Vejret taaget, Farten blev reduceret og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 5²⁵, da K. befandt sig udfor Odinshøj, kom en klar Lanterne i Sigte ret forude. K.s Ror lagdes haardt Stb. og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Da Skibet var drejet ca. 3 Str., tørnede Stb.s Bov imod Klyverbommen af det andet Skib, der viste sig at være J. K. gled langs Siden af J., hvorfra der først efter Kollisionen hørtes Taagesignal.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at J.s Taagesignal ikke før Kollisionen blev hørt om Bord i K.

140. M/Tj. **Johannes Friedrich** af Hamburg, 82 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Aarhus med Byg.

Grundstødt d. $24/11$ 30 ved Baagø.

Strandingsindberetning dat. $25/11$ 30.

Kl. 18³⁰ grundstødte J. F. i fint Vejr ca. 100 m Ø. for Baagø Fyr. D. $30/11$ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Rorskade.

141. S/S **Jolantha** af København, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra København til Hamburg.

Paasejlet d. $13/2$ 30 paa Elben.

Søforhør i København d. $18/2$ 30.

D. $12/2$ Kl. 22³⁰ opankredes J. paa Grund af Taage i 10 m Vand, som det senere viste sig i Steindeich Fyrs klare Vinkel. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. D. $13/2$ Kl. 1³⁰ saas en Damper, der senere viste sig at være S/S »Everene« af Riga, kommende ret imod J. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der fra J. ringet uafbrudt med Klokkeren, men kort efter tørnede E. med Bb.s Side imod J.s Stævn, hvorved Ankerkæden brækkede 2 Fv. udenfor Klydset.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

142. S/S **Jomsborg** af København, 1902 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Holtenau.

a) Kollideret d. $4/2$ 30 i Leningrad.

Søforklaring i Hamborg d. $12/2$ 30.

Under Manøvrering med at faa J. fra Kajen ud i den af Isbryderen brudte Rende, tørnede Isbryderen »October« imod J.s Stb.s Laaring, der blev let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $6/2$ 30 i den finske Bugt.

Søforklaring i Hamburg d. $12/2$ 30.

Se Nr. 29.

143. S/S **Juno** af København, 79 reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Kollideret d. $19/1$ 30 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $23/1$ 30.

Kl. 7³⁰, medens J. var i Færd med at assistere japanesisk S/S »Matzug Maru« ud fra Burmeister & Wains Sydkaj paa Refshaleøen, blev J. klemt fast mellem M. M. og Havnevæsenets Pælebro. Da M.M. gled langs Siden af J., ramte M. M.s Skrue J.s Stb.s Side, hvorved J. blev læk i Maskinrummet. Endvidere blev Slæberen, der var slækket op, af Skruevandet ført ind i J.s Skrue, hvorfor Slæberen maatte kappes.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at J. ikke holdt sig agten for M. M.

144. M/S **Jutlandia** af København 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Schiedam til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $16/4$ 30 paa Maas.

Søforklaring i Antwerpen d. $22/4$ 30. Søforhør i Odense d. $13/8$ 30 og i Køge d. $17/9$ 30.

Kl. 7³⁸, da J., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Bunkerdepotet Coal Association Vondelingenplaat, Pernis, Kaj, mistede Skibet pludselig Styret og svingede Bb. over, skønt Roret laa haardt Stb. Stb.s Maskine stoppedes og kastedes Fuld Kraft Bak, medens Bb.s Maskine beordredes »dead slow«. Da Skibet stadig svingede Bb. over, og der syntes Fare for Kollision med 2 ved Kajen liggende Skibe,

kastedes begge Maskiner Fuld Kraft Bak, samtidig med at begge Ankere kastedes og bremsedes op med 20 Fv. Kæde ude. Umiddelbart efter — Kl. 7⁴¹ — tørnede J. imod S/S »Tweed« af Rotterdam, der laa fortøjet udenpaa S/S »Tagila« af Bremen, hvilket Skib laa langs Kajen. J. fik nogen ovenbords Skade, medens S/S »Tweed« fik et Hul i Bb.s Bov.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at Strømmen til Styremaskinen ved en Fejltagelse blev afbrudt i Maskinrummet.

145. S/S **Jægersborg** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Hamburg.

Kollideret d. 2⁴/₁ 30 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. 2⁵/₄ 30.

Kl. 15⁴⁵ passerede J., der havde Lods om Bord, Cuxhaven. Det blev nu tæt Taage, hvorfor der blev sat Udkig paa Bakken og afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 16¹⁰ blev der givet Ordre til Maskinen om at nedsætte Kedeltrykket, da der skulde ankres. Kl. 16²¹ stoppedes Maskinen. Umiddelbart efter kom en klar Lanterne i Sigte om Bb., og der hørtes Taagesignal fra en Ankerligger. Roret blev lagt haardt Bb. og Kl. 16²² beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak. Kl. 16²³ tørnede J.s Bb.s Bov imod Ankerliggerens Stb.s Laaring. J. fik Bb.s Bov trykket ind, Bb.s Ankerklyds ødelagt samt Stævnen vredet, medens Ankerliggeren, der senere viste sig at være S/S »Westsee« af Hamburg, fik Stb.s Side agten for Storvantet beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

146. M/S **Karise** af Rødvig, 542 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Køge til Immingham.

Kollideret d. 1⁸/₁ 30 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 1²/₂ 30.

Kl. ca. 18, efter at K., der havde Lods om Bord, havde passeret Bunkerkulpladsen i Bimenhafen Brunsbüttel, og der fra Slusen var givet Signal til K. om at gaa ind, kom en Dampers Top- og Sidelanterner i Sigte, kommende ud fra Oliebunkerstationen. K.s Ror blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Fløjten. Det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Methau« af Hamburg, besvarede Signalet med 2 korte Toner. Da M.s grønne Sidelanterne imidlertid forsvandt, blev Signalet gentaget og Roret lagt haardt Bb. samtidig med, at Maskinen, der gik Langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem. Fra M. besvarede Signalet med 2 korte Toner. Umiddelbart efter hørtes fra M. 3 korte Toner. K.s Maskine stoppedes, men umiddelbart efter ramte M.s Stævn K.s Stb.s Side midtskibs.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

147. M/Gl. **Kehrwieder** af Brug i D., 64 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg.

Grundstødt d. 5⁷/₁₀ 30 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. 6⁶/₁₀ 30.

Kl. 5 grundstødte K. under Regntykning paa Omø S.-Spids. Besætningen — 3 Mand — blev af en Bjærgningsdamper indbragt til Korsør. D. 1⁷/₁₀ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

148. S/S **Kentucky** af Kjøbenhavn, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Tørnet Kajen d. 1²/₉ 30 i Bremen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 1²/₂ 31.

Kl. 22⁴⁵ afgik K. fra Kajen i Kalihavnen, assisteret af Lods og Slæbebaad For og Agter. Efter at K. var kommet ind i Industrihavnen og for stoppet Maskine gik mod Dokporten, mistede Skibet pludselig Styret og drejede Stb. over. Herved tørnede Bb.s Laaring imod Kajen, hvorved der fremkom to Buler i Laaringen. Da Skibet, skønt Roret laa Bb. og den forreste Slæbebaad trak ud til Bb., stadig drejede Stb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, samtidig med at Bb.s Anker med 18 Fv. Kæde blev stukket i Bund og den agterste Slæbebaad fik Ordre til at trække agter over. Inden Farten var taget af K., tørnede Stævnen imod Stenkajen ind til Slusen, hvorved Pladerne om Stb.s Ankerklyds samt den øverste Plade ved Bakken blev trykket ind. Endvidere blev Pladerne i den underste Del af Forpeaken paa begge Sider af Stævnen trykket ind, saa der fremkom en Aabning mellem Stævn og Stævnplader, hvorved Forpeaken fyldtes med Vand.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet mistede Styret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet mistede Styret som Følge af, at der var for lidt Vand under Kølen.

149. S/S **Kjøbenhavn** af Kjøbenhavn, 1670 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. 1⁷/₁₀ 30 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 2⁰/₁₀ 30.

Se Nr. 139.

150. S/S **Knud** af Aalborg, 1944 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Ellesmere Port.

a) Kollideret d. 3⁰/₄ 30 i Manchester Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 2⁰/₅ 30.

Kl. 17¹⁰, medens K., under Assistance af lods manøvreredes ud af Dok Nr. 9, manøvrerede S/S »West Totanz«, der assisteredes af Slæbebaad For og Agter, ud for Boven af K. K.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede W. T. imod K.s Mb.s Side, der blev beskadiget. K.s Maskine stoppedes, og Skibet blev trykket op imod 2 ved Kajen fortøjede Skibe, hvorved K.s Stb.s Bov blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. T. foreligger ikke.

b) Grundstødt d. $\frac{1}{5}$ 30 i Manchester Ship Channal.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{5}$ 30.

Kl. 3³⁰ afgik K. fra Pardington, assisteret af Lods. Kl. 4¹⁵ blev det tæt Taage; Maskinen stoppedes og Taagesignaler blev afgivet. Kl. 4²⁰ tog Skibet Grunden i Kanalens S.-Side. Kl. 6³⁰ kom K. flot ved egen Hjælp.

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

151. 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Køge til Riga i Ballast.

Rørt Grunden d. $\frac{21}{3}$ 30 ved Øsel.

Søforklaring i Riga d. $\frac{28}{3}$ 30. Søforhør i Rønne d. $\frac{9}{5}$ 30.

Kl. 12 befandt K. sig efter Bestikket ud for Lyserort. Det blæste en haard SV.-lig Kuling med Snebyger, og da der ikke kunde faas Landkending, halsedes rundt. Kl. 13³⁰ saas pludselig Brænding paa Læ Bov. Der blev sat rebet Krydssejl, men K. kunde ikke gaa klar af Brændingen. Skibet drev nu over Vultschur Grunden, hvor det huggede haardt igennem 2 Gange. Der halsedes rundt. Da K. befandt sig i Bugten ved Aneskjul og Skibet paa Grund af den haarde Kuling ikke kunde klare Landet, blev det Kl. 14¹⁵ — efter et afholdt Skibsraad — opankret for begge Ankre. Kl. 17⁰⁰ brækkede begge Ankerkæder. Vinden var aftaget, og det lykkedes ved Hjælp af Sejl og Motor at sejle Skibet klar af Kysten. Kl. 24 pejledes Filsand Fyr i misv. NØ.t.Ø., gisset Afstand 12 Sm.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til, at Skibet drev ind over Grunden var usigtbart Vejr.

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

Kollideret d. $\frac{8}{10}$ 30 i Helsingør Havn.

Svensk Indberetning dat. $\frac{11}{10}$ 30. Søforhør i Helsingør d. $\frac{7}{11}$ 30.

Kl. ca. 19²⁵, da K. L. var kommet ud fra Færgelejet, kom en Motorskonnert — der senere viste sig at være M/Sk. »Saga« af Hveen — i Sigte for indgaaende gennem det nordre Løb. Færgen drejedes Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da der ikke hørtes noget Signal fra S., blev Færgens Signal gentaget. Da der stadig intet Signal hørtes fra S. og da en Kollision syntes uundgaelig, kastedes K. L.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men kort efter — da Færgen havde Fart agterover — tørnede S. imod K. L.s Stb.s Side, hvorved Skanseklædningen blev bøjet, Lønningen knust, Flagspillet brækket og en Jernbanevogn let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

153. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Cagliari til Kirkaldy.

Tørnet Kajen d. $\frac{1}{7}$ 30 i Kirkaldy.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{8}$ 30.

Kl. 18, da L. M., assisteret af Lods, var i Færd med at gaa ind i Havnen, blev Skibets Agterende af Strømmen ført imod den østlige Mole. Skibets Lønning blev let beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

154. S/S **Lerici** af Genua.

Kollideret d. $\frac{31}{10}$ 30 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{5}{11}$ 30.

Kl. 11²⁰ afgik L. fra Nordhavnen, assisteret af Lods og Slæbedamper. Det blæste en NV.-lig Kuling med Byger. Efter at L. var manøvreret med Agterskibet op efter Midtermolen og Stævnen op mod Petroleumstankene, blev Slæbetrossen kastet los og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, samtidig med at Roret blev lagt haardt Stb. L. drev imidlertid med Agterskibet mod søndre Mole, hvorved Agterskibet tørnede imod M/Gl. »Runa« af Näset, der laa fortøjet ved Molen. R. fik ved Paasejlingen en Del Skade.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at Vinden havde mere Magt over Skibet, der var let lastet, end beregnet.

155. S/S **Lilian** af Esbjerg, 1271 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Ust-Luga til Amsterdam med Træ.

Kollideret d. $\frac{11}{12}$ 30 i Kanalen ved Ymuiden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{13}{6}$ 31.

Kl. 3³⁵ afgik L. fra Slusen ved Ymuiden, assisteret af Lods. Vejret var taaget, hvorfor Skibet gik med mindsket Fart; forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 6²⁹ kom en klar Lanterne, der senere viste sig at være den agterste Ankerlanterne paa S/S »Atlantic« af Göteborg, der laa fortøjet ved Kanalbredden, i Sigte ret forude. L.s Ror blev lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod Ankeret falde, men umiddelbart efter tørnede L. med Stb.s Bov imod A.S Hæk, der blev trykket en Del ind. L. fik en Del mindre Skader ved Kollisionen. Der blev hverken før eller efter Kollisionen hørt Signal af nogen Art fra A.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

156. S/S Lilleborg af Kjøbenhavn, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn i Ballast.

Kollideret d. $\frac{7}{3}$ 30 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{3}$ 30. Søforklaring i Mariager d. $\frac{7}{4}$ 30.

Kl. 21⁰⁰ passeredes Sunk F.S. og Kursen ændredes mod Shipwash F.S. Vejret var let diset. Kl. ca. 21⁵⁵ kom en modgaaende Dampers grønne Sidelanterne i Sigte paa Bb.s Bov. Kl. 22⁰⁵ passeredes Shipwash F.S. tæt om Bb. Samtidig hermed kom en modgaaende Dampers røde Sidelanterne i Sigte om Stb., hvorfor L.s Kurs ændredes fra NØ. til NØ.t.Ø., hvorved den i Sigte værende røde Lanterne holdtes om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision med det Skib, hvis grønne Sidelanterne var i Sigte, blev der fra L. givet 1 kort Tone med Dampfløjten, men umiddelbart efter, da en Kollision syntes uundgaaelig, blev der givet 2 korte Toner med Dampfløjten og Roret blev lagt Bb. Umiddelbart efter hørtes 1 kort Tone fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Nobis« af Stettin, og L.s Maskine kastedes nu Fuld Kraft Bak. Ca. 1 Minut senere — Kl. 22¹² — ramtes L.s Stb.s Bov af N., hvorved L. fik betydelig Skade og Forpeaken løb fuld af Vand. Efter Kollisionen gled Skibene langs Siden af hinanden, hvorved L.s Stb.s Laaring blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Danzig til London med Træ.

Kollideret d. $\frac{18}{12}$ 30 paa Themsen.

Søforklaring i London d. $\frac{23}{12}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{1}$ 31.

Kl. ca. 8⁵⁰ drejedes ind i Limehouse Reach. L., der havde Lods om Bord, holdtes i Farvandets N.-Side. Kl. ca. 8⁵³ kom en medgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Gaisma« af Vindau, i Sigte forude $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. i en Afstand af ca. $\frac{1}{4}$ Sm. Fra G. hørtes Signal for Bb.s Drejning, hvilket fra L. besvaredes med 1 kort Tone; samtidig blev L.s Maskine stoppet. Fra G. blev Signalet — 4 korte efterfulgt af 2 korte Toner — gentaget og fra L. besvaredes der atter med 1 kort Tone. L.s Maskine beordredes nu Langsomt Frem. Kl. ca. 8⁵⁵, da Afstanden mellem Skibene var et Par Skibslængder, saas G. pludselig at dreje Stb. over; L.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev stukket i Bund, men umiddelbart efter — Kl. ca. 8⁵⁷ — tørnede L.s Stævn og Bb.s Anker imod G.s Stb.s Side. Skibene kom straks klar af hinanden, og L. svingede op for Ankeret, hvorved Agterenden tørnede imod G.s Stb.s Laaring. L. fik ved Kollisionen Stævnen bøjet noget Stb. over samt det Opstaaende agter om Bb. beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

157. M/Sk. Lisbeth af Vejle, 55 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hunnebostrand til Vejle med 100 Tons Brosten.

Rørt Grunden d. $\frac{7}{5}$ 30 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{10}$ 30. Søforhør i Vejle d. $\frac{10}{6}$ 31.

Efter at have passeret Kosten paa Ankarbådan om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand, drejedes L. Bb. over. Under Drejningen mærkedes det, at Skibet rørte Grunden, og det viste sig ved et senere foretaget Eftersyn, at Straakølen var revet af i ca. 2 Fv.s Længde.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Kosten ikke var paa Plads.

158. M/Sk. Lovise af Vejle, 73 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Kolding med Oliekager.

Kollideret og grundstødt d. $\frac{29}{11}$ 30 i Limfjorden.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{23}{3}$ 31.

Se Nr. 84.

159. M/B Maagen af Faaborg. Paa Fiskeri i Flensborg-Fjord.

Kollideret d. $\frac{21}{12}$ 30 i Flensborg-Fjord.

Søforhør i Sønderborg d. $\frac{5}{1}$ 31.

Se Nr. 34.

160. M/Jt. Maja af Nykøbing M., 20 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Kerteminde med Cement.

Kollideret og forlist d. $\frac{4}{7}$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{7}$ og $\frac{17}{7}$ 30. Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. $\frac{2}{10}$ 30.

Kl. ca. 24, da M. var ca. $4\frac{1}{2}$ Sm. ØSØ. af Sletterhage Fyr, saa Rorgængerens, der var alene paa Dækket, en Dampers Lanterner og Skrog tæt om Stb. i en Afstand af ca. 25 m. Føreren, der var i Færd med at smøre Motoren, blev varskoet og kom straks paa Dækket. M. drejedes haardt Bb. over, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Niord« af Aarhus, imod M.s Stb.s Side. Da det viste sig, at Vandet steg hurtigt i M.s Motorrum, gik besætningen — 2 Mand — i Jollen. Efter ca. 10 Minutters Forløb sank M., hvorefter Jollen roedes ind til Sletterhage.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N. Kl. 23²⁵ passerede Sletterhage Lys- og Klokketønde. Kl. ca. 23³⁵ kom en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte forude om Bb. Kl. ca. 23⁴⁵, da der syntes Fare for en Kollision, blev N.s Ror lagt haardt Stb. Da Bedstemanden, der havde Vagt paa Broen, ikke mente, at der var sket en Kollision, varskoede han ikke Føreren, og N. fortsatte Rejsen.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at man i M., der havde Vigepligten, for sent blev opmærksom paa N., i Forbindelse med den Omstændighed at Vagten i begge Skibene var overladt Personer, der ikke kunde forudsættes at have fornødent Kendskab til Skibes Navigering.

161. S/S **Maja** af Esbjerg, 2203 Reg. T.Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Northfleet til Tyne i Ballast.

Kollideret d. $14/4$ 30 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $9/5$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $31/3$ 31.

Kl. 23^{45} , da M., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Gravesend, passeredes en modgaaende Damper, der holdt sig i Løbets S.-Side, hvorved M.tørnede imod en til Ankers liggende Damper, der senere viste sig at være S/S »Thyra S.« af Kjøbenhavn.

T. S.s Besætning har forklaret, at dette Skib laa til Ankers ved Gravesend paa anvist Plads, da M. Kl. 23^{55} med Agterenden tørnede imod T. S.s Bb.s Bov, der blev let beskadiget.

162. M/S **Malaya** af Kjøbenhavn, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Hamburg med Soyabønner.

Mistet Ankrene, kollideret, paasejlet og sat paa Grund i December 30 paa Elben.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $23/12$, $27/12$ og $29/12$ 30. Søforklaring i Hamburg d. $24/12$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $31/12$ 30.

D. $20/12$ Kl. 8^{50} passerede M., der havde Lods om Bord, Cuxhaven. Kl. 9^{15} blev det paa Grund af Taage besluttet at opankre M. tværs af Aldenbrück. Under Manøvrering for at gaa til Ankerplads var M. ved at kolliderede med en medgaaende Damper; M.s Maskiner kastedes Fuld Kraft Bak og man lod gaa begge Ankre, der løb ud til Tamp. Under Indhivningen af Ankrene viste det sig, at Bb.s Kæde var brækket ved 90 Fv. Sjaklen, og M. opankredes for 45 Fv. paa Stb.s Anker. Kl. 10^{58} gik Skibet i Drift, og det viste sig da, at Stb.s Ankerkæde var brækket ved 30 Fv. Sjaklen. En tilkaldt Slæbedamper havde imidlertid fisket det Bb.s Anker, der blev isjækket Kæden, hvorefter Skibet atter opankredes. Reserveankret blev derefter sjækket til Stb.s Kæde. D. $21/12$ Kl. 9^{50} klarede Vejret op, og Rejsen fortsattes. Kl. 14 passeredes Chulau. Kl. 14^{50} blev det atter tæt Taage, og M. opankredes for Bb.s Anker. For at gaa klar af en Del andre Ankerliggere, maatte man lade Skibet skære tværs i Strømmen. Herved kom der saa stor Kraft paa Kæden, at denne løb ud paa Tamp og brækkede ved 130 Fv. Stb.s Anker kastedes, og medens Skibet svingede op for dette, tørnede Agterskibet mod tysk S S »Lavinia«, der laa til Ankers, hvorved M. fik en Bule i næstøverste Pladerange under Mesanrigningen om Bb. Kl. ca. 16^{20} kom en Damper, der senere viste sig at være amerikansk S/S »Georg Washington«, i Sigte forude i ca. $1/2$ Sm.s Afstand. Da G. W.s Bov passerede M.s Forskib paa Stb.s Side, svingede G. W., hvis Maskiner arbejdede Fuld Kraft Bak, Bb. over, hvorved G. W.s Agterende — Kl. 16^{25} — tørnede imod M.s Stb.s Side midtskibs udfor Nr. 3 Lugen. Da M.s Lastrum nu fyldtes med Vand, og Vandet fra Lasten strømmede ind i Maskinrummet, blev Skibet sat paa Grund paa Flodens N.-Side. D. $22/12$ Kl. 7 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. 1. Søforklaring fra G. W. foreligger ikke.

Anm. 2. Hamburg Seeamt har afsagt Kendelse gaaende ud paa, at Aarsagen til Kollisionen var Taage samt den store Ophoben af Ankerliggere.

163. S/S **Manfred** af Verkeback, 607 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Sunderland til Memel med 700 Tons Kul.

Grundstødt d. $7/3$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Stenbjerg d. $7/3$ og $18/3$ 30. Strandingsindberetning dat. $11/3$ 30. Søforklaring i Frederikshavn d. $22/3$ 30.

Kl. 11^{30} kom M. ind i tæt Taage. Kl. 12 loddedes 14 Favne, og da det formodedes, at Skibet var ca. 15 Sm. VNV. af Hanstholm, styredes Ø.t.N. $1/2$ N. Kl. 13^{20} saas Land forude, Maskinen stoppedes og Roret blev lagt haardt Bb. Da Skibet var drejet noget, beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $18/3$ Kl. 6^{15} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning samt den Omstændighed, at Loddet ikke er blevet benyttet tilstrækkeligt som Kontrol for Bestikket.

164. M/Sk. **Margit** af Bogø, 58 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Kjøbenhavn med ca. 112 Tons Mursten.

Sprunget læk og forlist d. $1/2$ 30 i Østersøen.

Søforhør i Stubbekøbing d. $4/2$ 30. Forlisanmeldelse dat. $4/2$ 30.

Kl. ca. 0^{15} , da M. under en flov Ø.-lig Brise med høj Dønning var ca. 10 Sm. ØSØ. af Stevns Fyr, begyndte Motoren at gaa uregelmæssigt, og det viste sig, at Svinghjulet og Krumtapperne arbejdede i Vand. Haandpumpen blev straks sat i Gang, men kort efter gik Motoren i Staa. Uagtet Pumpen holdtes gaaende, sank Skibets Forende stadig, hvorfor Besætningen gik i Jollen. Umiddelbart efter — Kl. ca. 0^{30} — sank M. Kl. ca. 6^{30} kom Besætningen i Land ved Nordfeldt paa Møen.

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

165. S/S **Margrete** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til San Antioco med Kokssmuld.

Grundstødt d. $15/4$ 30 paa San Antioco Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/5$ 30.

Kl. 7^{50} , da M., under Assistance af Lods, skulde gaa ind i den gravede Rende til San Antioco, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $18/5$ Kl. 10^{40} kom M. flot, efter at ca. 70 Tons af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Lodsens fejlagtig regnede med, at Bøjen ved Indsejlingen var drevet lidt fra sin Plads.

166. S/S **Maria Toft** af Kjøbenhavn, 1911 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Huelva til Nørresundby med Svovlkis.

Grundstødt d. $21/11$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. $25/11$ 30.

Kl. ca. 2 kom M. T. ind i en tæt Snebyge. Føreren kom straks paa Broen og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, samtidig med at Loddet blev gjort klart. Umiddelbart efter mærkedes det, at Søen blev smul, hvorfor Kursen ændredes til NNØ., umiddelbart efter til N. Inden Skibet var naaet til denne Kurs, mærkedes det, at Skibet tog Grunden, som det senere viste sig ud for Bovbjerg, Maskinen blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak. Det lykkedes kort efter at komme flot ved egen Hjælp.

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

167. M/Sk. **Marie** af Fredericia, 79 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Wismar til Aarhus med 115 Tons Rug.

Grundstødt d. $22/1$ 30 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $25/1$ 30.

Kl. ca. 17, da M. under en frisk SSØ.-lig Brise i diset Vejr var i Nærheden af Tunø-Knob, kom et Sømærke i Sigte, hvilket antoges for at være Kosten paa Tunø-Knob. Føreren gik ned for at se i Kortet, men umiddelbart efter varskoede Rørsmanden, at der var Brænding ret forude. Roret lagdes haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Tunø-Knob. D. $24/1$ Kl. ca. 16 kom Skibet 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, at et for Stenfiskere udlagt Mærke i det disede Vejr blev antaget for Kosten paa Tunø-Knob.

168. M/S **Marie Mathilde** af Kiel, 65 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Nakskov med Stykgods og Foderstoffer.

Grundstødt d. $18/8$ 30 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/8$ 30. Søforklaring i Nakskov d. $20/8$ 30.

Kl. 2^{15} passeredes Kjels-Nor i ca. $1/2$ Sm.s Afstand. Herfra styredes NØ. $1/2$ N. Kl. ca. 4 tog Skibet pludselig Grunden paa Albu Triller og blev staaende. Kl. 19^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning og Dis over Land.

169. Lystkutter **Maritza** af Kjøbenhavn, 5 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $21/9$ 30 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $23/9$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/11$ 30.

D. $20/9$ Kl. 20^{30} opankredes M. i Lundåkra Bugten. I Løbet af Natten friskede Vinden, der var SSØ.-lig, og Kl. ca. 3 sprang Ankerkæden, hvorved M. gik i Drift. Under Forsøg paa at sætte Fok og Klyver brækkede begge Forstag, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 8 blev de ombordværende Personer — 3 Mand — bjærget af Fiskere fra Land. Kutteren blev senere bjærget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

170. S/S **Mars** af Libau, 278 Reg. T. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Kalmar til Stettin i Ballast.

Grundstødt d. $5/3$ 30 ved Bornholms NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/3$ 30.

Kl. 4^{30} grundstødte M. i tæt Taage ca. 300 m N. for BølsHAVN. D. $12/3$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

171. M/Jt. **Martha** af Langø, 42 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Lübeck til Havnsø med 75 Tons Briketter.

Sprunget læk og sunket d. $8/10$ 30 i Store-Bælt.

Søforhør i Nyborg d. $10/10$ og $6/11$ 30.

Kl. 14 passeredes Vresen. Det blæste en S.-lig Storm med Regntykning. Umiddelbart efter opdagedes det, at Skibet var sprunget læk, og skønt der lænsedes baade ved Hjælp af Haand- og Motorpumpe, blev Vandet ved at stige i Skibet. Kursen ændredes mod Nyborg. Da det maatte befrygtes, at Skibet vilde synke, forsøgtes det at komme i Læ af Knudshoved. Da M. var ca. 600 m fra Knudshoved, mistede det Styret, og Besætningen — 3 Mand — gik i Jollen. Umiddelbart efter sank M., og Besætningen blev optaget af en Fisker og landsat i Nyborg.

172. Ff. **Martha** af Lemvig, 20 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $26/9$ 30 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $30/9$ 30.

Kl. ca. 2^{50} , medens M. i klart Vejr laa til Ankers 21 Sm. V.t.N. for Thyborøn, kom en Dampers røde Sidelanterne i Sigte forude. M.s Ankerlanterne brændte klart. Ca. 5 Minutter senere blev M., hvis Fører, der havde Vagt, var gaet ned i Kahytten, paasejlet af Damperen, der tønnede mod Fiskerfartøjets Anker-

grejer, hvorved M. blev trukket over mod Damperen. M.s Bov, der blev knust, blev trukket under Vandet, men da Ankergrejerne brækkede, kom Skibene klar af hinanden. Fra M. blev der givet Signal med Sirenen men det andet Skib fortsatte Rejsen uden at opgive Navn og Hjemsted. M. kom ved egen Hjælp ind til Lemvig.

173. S/S **Martin Carl** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Farafa til New York med Sukker.

Grundstødt d. $24/1$ 30 ved Amerikas Ø.-Kyst.

Søforklaring i New York d. $5/2$ 30. Søforhør i Aalborg d. $28/7$ 30.

Kl. 12 befandt M. C. sig paa $34^{\circ}06'$ N.Brd. $75^{\circ}20'$ V.Lgd., observeret Plads. Herfra styredes retv. N. $11^{\circ}V$. Kl. 15^{45} bestemtes ved Observation Skibets Plads at være $34^{\circ}33'$ N.Brd. $75^{\circ}06'$ V.Lgd., og da dette var 16 Sm. Ø. for Bestikket, blev der taget en ny Observation. Denne gav samme Resultat, hvorfor Kursen ændredes til retv. N. $22^{\circ}V$. Kl. 18^{55} pejledes Cap Hatteras i retv. N. $26^{\circ}V$., gisset Afstand 21 Sm. Kl. 19^{03} ændredes Kursen til retv. N. $18^{\circ}Ø$. Kl. 19^{16} pejledes Cap Hatteras i retv. N. $29^{\circ}V$., og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at komme flot ved Hjælp af Maskinen, hvorefter der fra en Baad foretoges Lodninger rundt Skibet. Et Varpanker blev nu ført ud. Imidlertid drev Skibet af Grunden, og da det viste sig, at Ror og Rorstævn var beskadiget, saa Skruen ikke kunde benyttes, ankredes op. Af en tilkaldt Bugserbaad blev M. C. slæbt ind til Cap Henry, hvor Skibet opankredes. Efter at have faaet Sødygtighedsattest blev Skibet af en Bjærgningsdamper bugseret til New York.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at der har staaet Dis i Kimingen og over Land, hvilket har bevirket, at Observationen Kl. 15^{45} blev forkert, og at Afstanden til Cap Hatteras Kl. 18^{55} gissedes for stor.

174. M/Gl. **Minnie** af Guldholt, 24 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lysekiel til Hamburg med Brosten. Grundstødt d. $18/10$ 30 ved Sjællands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/10$ 30.

Kl. 7 grundstødte M. i taaget Vejr paa Sjællands Rev. D. $19/10$ blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

175. M/Sejler **Mjølnær** af Strynø, 20 Reg. T. Br. Bygget 1922. Paa Rejse fra Assens til Svendborg. Tom. Grundstødt d. $16/2$ 30 i Svendborg-Sund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $18/2$ 30.

Kl. 17, da M., der for Sejlene alene krydsede gennem Svendborg-Sund, havde passeret Vindeby Færgebro, tog Skibet under en Vending Grunden og blev staaende. D. $17/2$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Vendingen blev foretaget for sent.

176. M/Sk. **N. J. Nielsen** af Thurø, 100 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Ursviken til Kräkånger i Ballast.

Grundstødt d. $27/10$ 30 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $29/10$ 30.

Kl. 23^{30} grundstødte N. J. N. paa Sandgrund. Skibet er senere kommet flot.

b) Paa Rejse fra Burntisland til Ærøskøbing med Kul.

Borteblevet i December 1930; 5 Omkomne.

Søforklaring i Burntisland d. $23/1$ 31. Søforhør i Svendborg d. $19/6$ 31.

D. $12/12$ afgik N. J. N. fra Burntisland. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Skibsfører Niels Jens Nielsen af Thurø, Styrmand Hans Christian Gundersen af Fanø, Letmatroserne Alfred Sørensen og Christian Peder Jørgensen, begge af Korsør, samt Kok Thorvald Rasmussen af Sæby.

177. S/S **N. J. Olsen** af Marstal, 819 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Sevilla til Huelva. Kollideret d. $16/1$ 30 paa Bonanza Red.

Søforhør i Marstal d. $23/2$ 31.

Se Nr. 3.

178. S/S **Nelly** af Esbjerg, 1549 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Helsingfors med Cellulose.

Grundstødt d. $1/2$ 30 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Helsingfors d. $10/2$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/2$, $14/3$ og $22/5$ 30. Søforhør i Esbjerg d. $18/6$ 30.

Kl. 0^{15} havdes Hogland høje Fyr Tværs i 1,5 Sm.s Afstand, Log 00. Der styredes dev. V.t.S. $1/2$ S.; Dev. 0° . Kl. 1^{30} var Rødskær Tværs i 6 Sm.s Afstand, Log 10. Kl. 4^{30} pejledes Sødskær i misv. VNV. og Kl. 4^{40} pejledes samme Fyr i misv. NV.t.V. $1/2$ V., Log 40. Da den vagthavende Styrmand var paa det rene med, at der var noget galt i Skibets Bestik, han ind i Bestiklukafet for at undersøge Kortet. Kl. 4^{58} tog Skibet Grunden og blev staaende. Det blæste en frisk ØNØ.-lig Kuling med tilsvarende Sø, og kort efter Grundstødningen blev Skibet slaaet tværs i Søen, der derefter brød over Skibet og trængte ned i Maskinrummet gennem Luftrør, Skylight og Skorsten. Skibet arbejdede haardt i Grunden. Kl. ca. 16 blev Stb.s Redningsbaad firet i Højde med Lønningen og ved Mørkets Frembrud firedes den i en saadan

Højde, at Tailleløberne kunde kappes for at faa Baaden paa Vandet, idet Løberne stadig blev overisede. Kl. ca. 23 blev Baaden af Søen slaaet ud af Taillelørerne, og Kl. ca. 24 brækkede Baadens 2 Fangeliner. D. $\frac{2}{2}$ om Morgenen pejledes 40" i Forlasten om Stb., 6" i 2-Tanken, 18" i 3-Tanken, 4, 5 og 6-Tanken var fulde, 8" i 7-Tanken og 9" i 8-Tanken. Nr.1-Tank, Forpeak, Bb.s Rendestene samt Agterpeak kunde ikke pejles paa Grund af Is. I Løbet af Fmd. klarede Vejret op, og Søderskær pejledes i dev. NV.tN. $\frac{1}{4}$ N., Kalkskær Baake i dev. N. $\frac{3}{4}$ Ø., Dev. 2°. D. $\frac{3}{2}$ var det paa Grund af Is umuligt at pejle Lasterne. D. $\frac{5}{2}$ Kl. ca. 10 ankom Isbryderen »Sampo«, Statens Dampner »Suunda« samt Bjærgningsdamperne »Konvoj« og »Assistance« til Strandingsstedet; fra disse Skibe sattes Baade i Vandet. Trods de vanskelige Forhold lykkedes det Baadene fra de tre sidstnævnte Skibe at komme langs Siden af N. og bjærge dette Skibs Besætning. D. $\frac{24}{2}$ kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamperne efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen har været en ukendt Deviation (\div 6°) paa Kursen SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V.

Anm. 2. I Anledning af Redningen af N.s Besætning, er der overfor K., A. og »Suunta«s Førere givet Udtryk for den danske Regerings Tak for og Paaskønnelse af det udførte Redningsarbejde, og som Erin- dring om denne Begivenhed er der tildelt hver af Førerne et Guldur med Inskription og hver Mand af Skibenes Besætning, der tog særlig Del i Redningsarbejdet, et Sølv-Cigaretetui, ligeledes med Inskription.

179. S/S **Neptun** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til Karls- krona med Salt.

Rørt Grunden d. $\frac{13}{9}$ 30 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{9}$, 30. Søforklaring i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{9}$ 30.

Kl. 7¹⁵ passerede N. Sandhammeren i 6 Sm.s Afstand, Log 49. Kursen ændredes fra retv. N.81°Ø. til N.45°Ø. Det blæste en haard ØSØ.-lig Kuling med Regnbyger. Kl. 16⁰⁰ pejledes det høje Land ved Hellevik i misv. N.t.V., gisset Afstand 22 Sm. Kl. 19⁴⁵ blev det, da Anduvningsbøjen til Karlskrona ikke var kommet i Sigte, besluttet at tage et Lodskud, og der blev slaaet Klar til Maskinen. Umiddelbart efter mærkedes et Stød i Agterskibet, Roret blev lagt Stb., og der blev slaaet Langsomt til Maskinen. Anduv- ningsbøjen kom nu i Sigte i misv. ØSØ. Et Par Minutter efter mærkedes flere Stød i Agterskibet, og umid- delbart efter lodedes 11 Fv. Vand. Efter Grundstødningen steg Vandet hurtigt i Tunellen, der ikke kunde holdes læns.

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

180. S/S **Nevada** af Kjøbenhavn, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Barry Dock til La Plata.

1 Mand dræbt og 1 Mand tilskadekommet d. $\frac{23}{4}$ i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Lissabon d. $\frac{25}{4}$ 30.

Kl. ca. 6⁴⁵ tog N., der hidtil ikke havde taget Vand over, en svær Sø over Forskibet. Søen slog 3 Mand, der var beskæftiget med at surre Wirerollerne paa Bakken, langs Dækket, hvorved 2 Mand blev kvæstet og maatte bringes til Køjs. Den ene havde faaet Underlæben flækket og 3 Tænder slaaet ind, medens den anden — Matros Max Robert Jens Olsen — blev saa haardt kvæstet, at han Kl. ca. 11 afgik ved Døden. Skibet søgte ind til Lissabon for Lægehjælp.

181. S/S **Niord** af Aarhus, 508 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Danzig med Olie.

Kollideret d. $\frac{4}{7}$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{7}$ og $\frac{17}{7}$ 30.

Se Nr. 160.

182. Lystkt. **Nixe** af Kiel, ca. 3 Reg. T. Br.

Strandet og forlist d. $\frac{31}{8}$ 30 ved Langelands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{10}$ 30.

Kl. 3 grundstødte N. ud for Kjels-Nor Fyr. Skibet blev Vrag.

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

183. 3^m Sk. **Norden** af Marstal, 239 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Hålsingborg til Hudiksvall med Gødning.

Sprunget læk d. $\frac{27}{10}$ 30 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Svensk Indberetning dat. $\frac{3}{11}$ 30. Søforklaring i Ystad d. $\frac{6}{11}$ 30.

Kl. 12, da N. under en haard N.-lig Kuling med høj Sø befandt sig ca. 30 Sm. S.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Utklippan, viste det sig, at Skibet var sprunget læk. D. $\frac{28}{10}$ Kl. 9 blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Ystad for Reparation.

184. M/S **Nordhval** af Kjøbenhavn, 4473 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Grays Harbour til Sydney via Brisbane med Asfalt.

Tørnet en undersøisk Hindring d. $\frac{4}{5}$ ved Australiens SØ.-Kyst.

Søforklaring i Sydney d. $\frac{17}{5}$ 30.

Kl. 15⁴⁰, da N. under en frisk Ø.-lig Kuling var ca. 500 m ØSØ. af Lysbøjen paa Smiths Rock, mær- kedes et Stød i Skibet. Maskinerne, der gik Langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem. Umiddelbart efter begyndte der at løbe Olie ud af Luftrørene fra Stb. Nr.6 Tank, der viste sig at være læk. Tanke og Rende- stene syntes iøvrigt at være tætte. D. $\frac{5}{5}$ Kl. 0³⁰ konstateredes en Lækage i Stb.s Tunnel-Brønd. Lækagen tætnedes med Cement.

185. M/S **Nordpol** af Kjøbenhavn, 5886 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Mollendo til Arica med 1978 Tons Stykgods.

Kollideret d. $15/11$ 30 i Stillehavet.

Søforklaring i Valparaiso d. $1/12$ 30.

Kl. 21²³ passeredes Coles Point Fyr i 10 Sm.s Afstand. En modgaaende Dampers Topplanter og grønne Sidelanterne var i Sigte forude om Bb. Da Skibene var ca. 1 Sm. fra hinanden, saas den modgaaende Dampner — der senere viste sig at være S/S »Condor« af Wilmington Del. — at dreje Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev N.s Ror lagt haardt Stb. og Maskinerne kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter — Kl. 21³⁰ — tørnede N. med Stævnen imod C.s Stb.s Side lige agten for Nr.1 Luge og umiddelbart efter tørnede C.s Agterende imod N.s Bb.s Side ud for Maskinhuset, hvorved der fremkom en 18' lang Bule i den øverste Plade. Fra begge Skibe blev der straks sat Baade i Vandet, og da det viste sig, at N. havde faaet Boven stærkt beskadiget, og at C. havde faaet et stort Hul i Skibssiden ca. 7' ind i Dækket, blev en Del af C.s Besætning samt 3 Passagerer overført til N., der ledsagede C. til en Ankerplads i Ilo-Bugten.

Anm. 1. Aarsagen til Kollisionen angives at være, at C.s Rorsmand misforstod en til ham given Ordre om at lægge Roret Stb. og i Stedet lagde dette Bb.

Anm. 2. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

186. 3^m Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 242 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Riga til Rhyl med Planker.

Kollideret d. $22/1$ 30 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $27/1$ 30.

Kl. ca. 11⁵⁰, da N. i tæt Taage befandt sig ca. 3 Sm. V. $1/2$ N. af Skagen Rev F.S., hørtes en Dampers Taagesignal ca. 1 Str. om Bb. Fra N., der for en SV.-lig Brise styrede Bidevind for Bb.s Halse, blev der givet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. ca. 12 kom Damperen, der senere viste sig at være S/S »Alfred Rheder« af Altona, i Sigte ca. $1/2$ Str. om Bb. og umiddelbart efter hørtes først 2, derefter 3 korte Toner fra den. Da en Kollision syntes uundgaaelig, lagdes N.s Ror haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede A. R.s Bb.s Bov imod N.s Spryd og Bb.s Bov, hvorved Sprydet og Lønningen brækkede, 4 Lønningsstøtter flækkede, Bb.s Ankerstok brækkede, Jollens Bb.s Side knustes og Daviderne samt Forgrejnerne beskadigedes. A. R. bugserede N. ind til Skagen.

Anm. Søforklaring fra A. R. foreligger ikke.

187. S/S **Normandiet** af Kjøbenhavn, 1434 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Boness til Aarhus med Kul.

Grundstødt d. $13/4$ 30 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $13/4$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/4$ 30.

Kl. 3¹⁵ passeredes Skagens Rev F.S. tæt om Stb., Log 49. Herfra styredes retv. S. Vejret, der var diset, blev nu regntykt. Kl. 6⁰⁵ loddedes $14\frac{1}{4}$ Fv., Log 71, og Kl. 6³⁵ loddedes 14 Fv., Log 74. Kl. 6⁴⁰ ændredes Kursen til retv. S.1°V., Log 75 og Kl. 6⁵⁰ til retv. S.2°V. Kl. 7⁰⁰ loddedes $7\frac{3}{4}$ Fv., Los 77 og Kl. 7¹⁰ ændredes Kursen til retv. S., Log 78. Kl. 7⁴⁵ loddedes 3 Fv. Vand os Kl. 7⁴⁷, medens N. gik for langsom Fart, tog Skibet Grunden og blev staaende. I Løbet af Formiddagen klarede Vejret op, og Læsø NV.-Rev Baake pejledes i misv. V.t.N. $\frac{3}{8}$ N., Nordre Rønner i misv. NØ.t.N. $\frac{1}{8}$ N. D. $14\frac{1}{4}$ Kl. 10⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningdampere. Herunder tørnede N. imod den ene Bjærgningsdamper, hvorved der fremkom en mindre Bule under Bakken.

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

188. S/S **Pacific** af Kjøbenhavn, 1570 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

Kollideret d. $23/12$ 30 paa Whangpoo Floden.

Søforklaring i Shanghai d. $29/12$ 30.

Kl. 10²⁰, medens P. laa fortøjet i sine Bøjer i Sektion 8, bemærkedes, at fransk S/S »Lina-Ld.«, der laa fortøjet i Midtfarvandet mellem Bøjerne 6 og 7 i Sektion 7 og 8, brækkede sine Fortøjninger og kom drivende med Agterenden ned mod S/S »Store Nordiske« af Kjøbenhavn, der laa fortøjet i Bøjerne agten for P. L.-L. tørnede med Agterenden imod S.N.s Baaddæk, hvorefter den drev rask ned imod P. Da der syntes Fare for en Kollision, lod man P.s Agterfortøjninger gaa, hvorefter P. svingede op for Forfortøjningerne — Ankerkæden og en Wire — Stb. over. Herved tørnede P.s Agterende imod japanesisk S/S »Takaosan Maru«, der laa fortøjet ved Kulkajen paa Pootung. P.s Ankerkæde brækkede, og de 3 øverste Plader agter om St. bøjedes. L.-L. tog imidlertid Grunden i Floden, hvorved Strømmen dannede Hvirvler, der svingede P. en Gang Stb. rundt Bøjen, saaledes at Skibets Agterende atter tørnede imod T. M. Ved den sidste Kollision brækkede P.s Forwire, og Skibet drev ned ad Floden, hvor det opankredes.

Anm. Søforklaring fra L.-L. foreligger ikke.

189. M/S **Panama** af Kjøbenhavn, 6650 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hongkong med Stykgods.

Tørnet Kajen d. $2/6$ 30 i Singapore.

Indberetning til Board of Trade dat. $7/7$ 30.

Kl. 6⁴⁵, da P., under Assistance af Lods, skulde lægge til ved S. H. B. Godowns No.8 & 9 Kaj, tørnede Skibet Kajen med Stb.s Bov, der blev let beskadiget.

190. M/GI. **Paradigm** af Hamburgsund, 62 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Hunnebostrand til Aarhus med Brosten.

Grundstødt d. $3/4$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{7}{4}$ 30.

Kl. 19 afgik P. fra Frederikshavn, hvor Skibet var søgt ind paa Grund af Vejrforholdene. Ved Bøjen udfor Frederikshavn blev Loggen sat og der styredes S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. mod Læsø NV.-Rev. Vinden var ØNØ. Da 10 Sm. var udløbet og NV.-Revet ikke var kommet i Sigte, ændredes Kursen til S. $\frac{1}{2}$ Ø. Da 1 Sm. var udløbet, kom Læsø Rende F.S. i Sigte i SØ., gisset Afstand 2 Sm. P. blev lagt paa den anden Bov, men under Vendingen tog Skibet Grunden paa Dvalegrundene og blev staaende. Kl. 10 forlod Besætningen Skibet, der var blevet læk, og roede over til Læsø Rende F.S.

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

191. M/GI. **Pax** af Horsens, 37 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Endelave til Nykøbing F. med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 30 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{1}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{25}{2}$ 30.

Kl. 4¹⁵ passeredes Lillegrund Lysbøje. Herfra styredes SSØ. Kl. 5⁴⁵ gik Føreren under Dæk, idet han gav Rorsmanden Ordre til at varsko Kl. 6¹⁵. Kort efter at Føreren var gaaet under Dæk, ændrede Rorsmanden Kursen noget S. over. Da Sprogø Fyr kom i Sigte, antog Rorsmanden dette for at være Klæpen Lysbøje, hvorfor Fyret holdtes om Bb. Kl. 6¹⁵ blev Føreren varskoet, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Romsø V.-Rev og blev staaende. Kl. 11³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

192. M/GI. **Peder** af Nibe, 67 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra København til Rødby Havn.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{12}{11}$ 30 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Rødby d. $\frac{22}{11}$ 30.

Kl. ca. 8, da P. befandt sig i Sorte Rende udfor Avedøre Holme, opdagedes det, at Letmatros Karl Oskar Jæger af Nykøbing, der havde været ved at katte Ankeret, var faldet over Bord og laa i Vandet ca. 20 Fv. agterude. Maskinen blev straks kastet Bak, og 1 Mand sprang i Jollen, der slæbte efter Skibet. Da Jollen var i Nærheden af den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 1 $\frac{1}{4}$ Times 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 mistet Balancen og er faldet over Bord, medens han var i Færd med at skære Pertyrinen gennem Røringen.

193. S/S **Peder Most** af Svendborg, 916 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Odense med Rug.

Grundstødt d. $\frac{6}{2}$ 30 ved Amager.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{12}{2}$ 30.

Kl. 20 passeredes Drogdens F.S. Derfra styredes i Nordre Røse Fyrs faste klare Vinkel, saaledes at Nordre Røse Lysbøje holdtes lidt om Bb. Da Skibet var ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Lysbøjen, blev Roret lagt Stb. for at dreje op mod Svælget Lysbøje. Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor dette blev lagt haardt Stb. Da Skibet stadig ikke lystrede Roret, men drejede lidt Bb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden lige indenfor Lysbøjen og blev staaende. D. $\frac{8}{2}$ Kl. 16 kom P. M., der var blevet læk, 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 Aarsagen til, at Skibet ikke lystrede Roret, var stærk Sondenstrøm.

194. Ff. **Poul** af Frederikshavn, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{13}{11}$ 30 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{20}{11}$ 30.

Kl. ca. 9 $\frac{1}{2}$, da P. under en V.-lig Storm var lidt S. for Middelgrundens Kost, tog Fartøjet en Braadsø over. Umiddelbart efter hørte Føreren, der stod i Styrehuset, et Skrig, og det viste sig, at Fisker Karl Martin Bertelsen af Frederikshavn var slaaet over Bord og laa i Vandet 3—4 Fv. agterude. Roret blev straks lagt haardt i Borde, men umiddelbart efter forsvandt den overbordfaldne og kom ikke senere til Syne. Efter ca. 3 Kvarters Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er slaaet over Bord af Søren.

195. S/S **Primula** af Helsingfors.

3 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{12}{8}$ 30 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{12}{8}$ 30.

Kl. ca. 12, medens der lossedes Papirballe fra P., der var beliggende i Frihavnen, faldt en Balle ned over en Arbejder, hvis Ryg og Haand blev kvæstet. I en tilkaldt Ambulance kørtes den tilskadekomne til Hospitalet. Kl. ca. 13³⁰ gled en Arbejder, der var i Færd med at dreje en Papirballe, beliggende paa en Jernplade. Den paagældende fik et Benbrud i Anklen og blev kørt paa Hospitalet. Senere paa Eftermiddagen fik en Arbejder det ene Ben i Klemme mellem et Slæng Baller og en Laststøtte, hvorved Benet blev let kvæstet.

196. D/F **Prins Christian** af København, 1820 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Malmø til København med Jernbanevogne.

Kollideret d. $\frac{22}{10}$ 30 i Sundet.

Svensk Indberetning dat. $\frac{22}{10}$ 30. Søforhør i København d. $\frac{28}{10}$ 30.

Kl. 8⁰¹ afgik P. C. fra Malmø i tæt Taage. Der styredes for langsom Fart ud gennem Renden og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Ved Enden af Renden ændredes Kursen til NV.^{1/4}V. og Maskinerne beordredes Kald Kraft Frem for at rette Færgen op paa Kursen. Kort efter hørtes en Sirene 3—4 Str. forude om Stb. og Maskinerne stoppedes. Umiddelbart efter kom en Galease, der senere viste sig at være M/Gl. »Astrid« af Stockevik, i Sigte i ca. 100 m.s Afstand, styrende ret imod P. C.s Stb.s Side. Maskinerne beordredes Fuld Kraft Frem og Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter ramte A.s Bovspryd Færgen, hvorved en Luftventil og Flagspillet brækkede og Lønningen blev let beskadiget. A. fik Bovsprydet brækket.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

197. S/S **Ragnhild** af Kjøbenhavn, 1139 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London med Sveller.

Kastet Dækslast over Bord d. ⁹/₁₀ 30 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹³/₁₀ 30.

Kl. ca. 2 under en haard V.-lig Storm fik R. ca. 30° Slagside, først til Stb., derefter til Bb. Der kastedes ca. 400 Stk. Sveller over Bord, hvorefter der søgtes Læ ved Elb. 3 F.S.

198. S/S **Randi** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

1 Mand forsvundet d. ¹²/₁₂ 30 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Wiborg dat. ²⁰/₁₂ 30. Søforhør i Haderslev d. ¹⁰/₁ og ²⁷/₁ 31.

Kl. 17³⁰ pejledes Hammerens Fyr i misv. SØ.t.S.^{1/2} S., Afstand 4 Sm. Det blæste en SØ.-lig Kuling med tilsvarende Sø. Kl. ca. 18⁰⁵ savnedes Hovmester Laurent Christian Nielsen af Kjøbenhavn, der sidst var set gaaende agterover Kl. ca. 16. Da en Eftersøgning om Bord intet Resultat gav, blev Skibet — Kl. 18¹⁰ — drejet til Vinden og Maskinen stoppet; Hammerens Fyr pejledes da i misv. SSV.^{1/2}V., gisset Afstand 8 Sm. Efter et afholdt Skibsraad, blev det Kl. 8⁵⁵ besluttet at fortsætte Rejsen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

199. S/S **Rôhne** af Aalborg, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. ²⁰/₃ 30 i Aalborg.

Indberetning gennem Statens Skibstilsyn dat. ²⁸/₃ 30.

Kl. ca. 9, under Arbejdet med Losning af Spantejern, gled et Jern ud af Kædelængen og hagede sig fast i Havnearbejder Anders Andersen Kærby's Tøj, hvorved den paagældende faldt bagover og blev ramt i Underlivet af Jernet. Den Tilskadekomende blev i en tilkaldt Ambulance bragt til Hospitalet.

200. S/S **Risskov** af Kjøbenhavn, 3474 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Velsen til Emden i Ballast.

Kollideret d. ²³/₁ 30 i Velsen.

Søforklaring i Emden d. ²⁵/₁₁ 30. Søforhør i Aalborg d. ²⁶/₉ 30.

Kl. 16¹⁵ afgik R. i diset Vejr fra Velsen, assisteret af Lods og Slæbebaad for og agter. Skibet manøvreredes agterover gennem Jernbanebroen. Medens R. var i Færd med at gaa gennem Broen, kom en Damper, der senere viste sig at være S/S »Eemland« af Amsterdam, i Sigte agterude i en Afstand af ca. 300 m styrende mod Broen. Umiddelbart efter lod E. Stb.s Anker falde og gav Signal for, at dens Maskine bakkede for Fuld Kraft. Slæbebaaden fik Ordre til at trække Bb. over, og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem for kort efter at blive stoppet. Umiddelbart derefter — Kl. ca. 16²⁶ — tørnede E.s Bov imod R.s Stb.s Side, hvorved Støtterne udfør Nr.3 Luge og forefter til Overbygningen bøjedes, Ræling og Skanseklædning samt Pladen til Brodækket trykkes ind, og der fremkom en dyb Bule i Skibssiden.

E.s Lods har overfor Raad voor de Scheepvaart — Amsterdam — forklaret, at man om Bord i E. saa R. i Broabningen, da Skibene var ca. 500 m fra hinanden. Da man umiddelbart efter blev klar over, at R. gik agterover, blev E.s Maskine stoppet og ca. 1 Minut senere kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod gaa Stb.s Anker. Ca. 3 Minutter efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Raad voor de Scheepvaart har blandt andet udtalt som sin Mening, at det ikke bestemt er konstateret, at der paa nogen af de to Dampere er bleven manøvreret forkert, samt at Ulykken skyldes et Sammentræf af uheldige Omstændigheder.

Anm. 2. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes diset Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at R. blev slæbt agterover gennem Broen.

201. S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. ³/₄ 30 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹²/₄ 30.

Kl. ca. 1³⁰, da R. var ved 19 km-Stenen, kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Sagn« af Bremen, i Sigte forude. Da Skibene var ca. 150 m fra hinanden, faldt R. pludselig Bb. over. Roret blev lagt haardt Stb., men paa Grund af Vinden, der var frisk ind om Stb., drejede R. kun langsomt Stb. over, hvorfor Skibene gled langs hinandens Bb.s Side. R. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

202. S/S **Rota** af Odense, 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Tyne til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret med en Kaj d. ¹⁷/₃ 30 paa Tyne-Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. ³¹/₃ 30.

Kl. 21⁴⁵, da R., der havde Lods om Bord, var ved High Walker, kom en Trosse i Skruen. Skibet mistede herved Styret og tørnede imod Vickers-Armstrongs Kaj, der blev beskadiget.

203. S/S **Røsten** af Tønsberg, 737 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra East Greenwich til Skien med Koks.

Grundstødt d. $^{15}/_{12}$ 30 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Bjerrehuse d. $^{16}/_{12}$ 30.

Kl. ca. 22⁵⁰ grundstødte R. i taaget Vejr ved Bjerrehuse. D. $^{17}/_{12}$ Kl. ca. 12 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

204. S/S **Saga** af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

Rørt Grunden d. $^{15}/_{11}$ 30 ved Norges V.-Kyst.

Indberetning fra Gesandtskabet i Oslo dat. $^{22}/_{11}$ 30.

Under en haard Storm med usigtbart Vejr rørte S. Grunden ved Stensund, N. for Sognefjord. S. gik til Aalesund for Dykkerundersøgelse, og det viste sig, at Bunden var let beskadiget.

205. M/Kt. **Seagull** af Vestmannhavn, 98 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand slaet over Bord og druknet d. $^{7}/_{4}$ 30 i Atlanterhavet.

Søforhør i Vestmannhavn d. $^{11}/_{4}$ 30.

Kl. ca. 16, medens S. under en flov S.-lig Brise var paa en Fiskeplads ved Vestmanøerne og Besætningen var i Færd med at tage Reb ud af Sejlene, blev Bedstemand Johannes Frederik Johannesen af Hestø slaet over Bord af Storbommen, medens han var beskæftiget med at sætte 2. Rebskinkel fast paa denne. Der kastedes en Redningskrans ud til den overbordfaldne, og Farten blev taget af Skibet, medens en Baad blev sat paa Vandet, hvorefter S. manøvreredes tilbage til Ulykkesstedet. Den forulykkede forsvandt imidlertid kort før Baaden naaede frem til ham. Efter ca. 1 Times Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

206. M/Gl. **Seadler** af Weischhafen, 85 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Hamburg. Tom.

Grundstødt d. $^{30}/_{9}$ 30 ved Fyens V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{30}/_{9}$ 30.

Kl. 3 grundstødte S. i taaget Vejr ved Lindho. $^{1}/_{2}$ Sm. V. for Helnæs Fyr. Kl. ca. 12 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

207. S/S **Sigrun** af Aarhus, 1337 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Sas de Gent til Rieme med Fosfat.

Kollideret d. $^{2}/_{2}$ 30 i Rieme.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $^{8}/_{2}$ 30.

Kl. ca. 10, medens S., under Assistance af Lods, var i Færd med at fortøje paa anvist Plads, kom en Wire i Skruen, saaledes at denne ikke kunde benyttes. Skønt der fra S., der laa tværs i Farvandet og som havde Stb.s Anker i Bund og en Trosse i Land fra Forskibet, blev givet Signal for, at Skibet ikke var manøvreedygtigt, forsøgte S/S »Holland« af Lübeck at gaa agten om S. Herved blev S. suget ind mod H., der blev ramt midtskibs af S.s Poop. H. fik ved Kollisionen en Del Skade paa det Opstaaende, medens S. fik Gelænderet og en Wirerulle paa Poopen om Stb. bøjet.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

208. M/Jt. **Sigurd** af Bandholm, 33 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Landskrona til Odense med Lervarer.

Strandet og forlist d. $^{7}/_{9}$ 30 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_{9}$ 30. Søforklaring i Tranebjerg d. $^{11}/_{9}$ 30.

D. $^{9}/_{9}$ Kl. 22 passeredes Refsnæs Lysbøje i ca. $^{1}/_{2}$ Sm.s Afstand. Det blæste en haard Kuling af SSØ. med Regndis og svær Sø. Da det paa Grund af Strøm og Sø viste sig umuligt at komme S. over, blev det d. $^{7}/_{9}$ Kl. 5 besluttet at gaa N. om Samsø for at søge Læ i Aarhus-Bugten. Kursen blev sat misv. ØNØ. Kl. ca. 7 kom Baaken paa Hatter-Revet i Sigte. Vejret var da tæt Regndis, og Baaken blev antaget for at være Hatter-Barre Lysbøje. Da Skibet kom nærmere Baaken, blev Føreren klar over Fejltagelsen, hvorfor der halsedes rundt. Skibet blev imidlertid af Vind og Sø sat ind paa Hatter-Rev, hvor det kort efter tog Grunden paa S.-Siden og blev staaende. Da Skibet hurtigt fyldtes med Vand og Søen stadig brød over, blev der sat Nødsignal, og Kl. ca. 12 blev Besætningen — 2 Mand — bjærget af en Fiskerbaad fra Ballen.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes Regndis og haardt Vejr.

209. S/S **Skagerak** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Dunkerque.

Grundstødt d. $^{8}/_{10}$ 30 ved Belgiens V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Rouen dat. $^{13}/_{10}$ 30.

Kl. 5¹⁰ passerede S., der assisteredes af Lods, Newport Lysbøje. Kl. ca. 5³⁰ tog Skibet Grunden paa Smallbank og stod fast. Kl. 8³⁰ kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.

Kl. ca. 12, medens Skibet manøvreredes ind i Dokken i Dunkerque, assisteret af Lods og 2 Slæbebaade, tørnede Skibet 2 Gange med Bb.s Side mod Stenkajen, hvorved der fremkom nogle Buler over Vandlinien. Det blæste ved den paagældende Lejlighed en frisk SV.-lig Kuliuhg.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

210. S/S **Skodsborg** af Kjøbenhavn, 1450 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Beckton til Kjøbenhavn.

Paasejlet d. $\frac{7}{12}$ 30 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{12}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{12}$ 30.

Kl. 2⁴⁶ opankredes S., der havde Lods om Bord, for Stb.s Anker paa anvist Plads ved Gravesend, hvilket blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten. Umiddelbart efter saas en Damper kommende op agterfra. Da der syntes Fare for en Kollision, blev S.s Maskine beordret Halv Kraft Frem samtidig med, at der blev stukket ud paa Ankeret, men Kl. 2⁴⁸ tørnede Damperen, der senere viste sig at være norsk S/S »Grunda«, imod S.s Hæk, der blev beskadiget. S. svajede nu op for Ankeret og umiddelbart efter drev G. med Stb.s Side mod S.s Stævn.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

211. M/Sk. **Sophie** af Kjøge, 72 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Graasten med Cement.

Grundstødt og forlist d. $\frac{21}{8}$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{25}{8}$ 30.

Kl. 20 passeredes Skjoldnæs. Herfra styredes SV.t.S. Det blæste en flov SØ.-lig Brise. Da Skibet befandt sig midt imellem Skjoldnæs og Pøls Rev, blev Vejret byget, og Kursen ændredes til S.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 21¹⁵ mente Føreren at høre Klokketønden paa Pøls Rev om Bb. Loddet blev straks gjort klart, men forinden Lodskud blev taget, huggede Skibet i Grunden med Forskibet og umiddelbart efter med Agterskibet. Der styredes nu Ø. efter, og da S. efter ca. 10 Minutters Forløb kom ind i Kegnæs Fyrs faste Vinkel, styredes op i denne. Da det viste sig, at Skibet var blevet læk ved Grundstødningen, holdtes Pumpen gaaende, samtidig med at der blev givet Nødsignal med Taagehornet og blussedes efter Hjælp. Kort efter gik Motoren i Staa, og da Kegnæs Fyr var passeret, blev Kursen sat mod Kalkgrundens Fyrskib. Kl. ca. 23 var Stb.s Lønning paa det nærmeste under Vandet, hvorfor Besætningen gik i Jollen. Umiddelbart efter krængede S. Stb. over og sank i Løbet af et Par Minutter. Jollen roedes over til Fyrskibet, hvortil den ankom Kl. ca. 24.

Anm. 1. Sjøretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen dels var Strømsætning, dels den Omstændighed, at Føreren — da han mente at høre Pøls Rev Klokkebøje om Bb. — ikke straks drejede Skibet til Vinden og søgte ved Hjælp af Pejlinger af Pøl Fyr og Kegnæs Fyr at bestemme Skibets Plads.

Anm. 2. Ved en under $\frac{12}{5}$ 31 af Als Nørre og Sønder Herreders Sørret afsagt Dom blev Føreren i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr. for ved slet Sømandskab at have foranlediget Grundstødningen.

212. M/Jt. **Stanley** af Allinge, 55 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Kalmar med ca. 90 Tons Støbesand.

Borteblevet i Oktober 1930; 3 Omkomne.

Forlisansmeldelse dat. $\frac{17}{1}$ 31. Søforhør i Allinge d. $\frac{26}{5}$ 31.

D. $\frac{5}{10}$ afgik S. fra Svinemünde. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Føreren Michael Peter Nielsen af Allinge, Letmatros Alfred Friis af Møgeltønder og Kok Magnus Christian Lorenzen af Broager.

213. 3^m M/Sk. **Stella Marie** af Klaksvig, 275 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $\frac{2}{5}$ 30 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Klaksvig d. $\frac{7}{5}$ 30.

Om Formiddagen, medens S. M. under en frisk SØ.-lig Kuling laa bak med Vinden Stb. ind V. for Heymey, kom en Kutter, der havde Vinden Bb. ind, i Sigte forude i Læ. Da Skibene nærmede sig hinanden, og der syntes Fare for en Kollision, blev der givet Ordre til at starte S. M.s Motor; Fokken firedes i Læ, og Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede det andet Skibs Klyverbom imod S. M.s Mesanmast, der brækkede 2 Steder. Mast og Sejl faldt over Bord, og det andet Skibs Stævn tørnede imod det agterste Røstjern, hvorved Skandækket og nogle Planker over Vandlinien knækkede. Det andet Skib fortsatte Rejsen uden at opgive Navn og Hjemsted.

214. Ff. **Svanen** af Gullholmen ca. 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hirtshals til Skagen med Fisk.

Grundstødt d. $\frac{2}{10}$ 30 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{10}$ 30.

Kl. ca. 19⁴⁵ grundstødte S. i sigtbar Vejr paa V.-Siden af Skagens Rev. Besætningen — 3 Mand — blev bjærget af Skagens Redningsbaad.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

215. M/Gl. **Svea** af Halmstad. Paa Rejse fra Lysekil til Lemvig med Brosten.

Strandet og forlist d. $\frac{11}{9}$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{9}$ 30. Søforhør i Hals d. $\frac{13}{9}$ og Nørresundby d. $\frac{27}{9}$ 30.

Kl. ca. 19 passeredes Læsø Rende F.S., hvorefter Kursen blev sat mod Hals Barre Fyr. Da Skibet var i Nærheden af dette Fyr, kom Lysbøjen ved den gravede Rende over Barren i Sigte. Føreren antog Lysbøjen for at være Ledefyret ind over Barren og holdt denne mellem det røde og grønne Fyr paa Kaberne, paa hvilken Kurs Hals Barre Fyr holdtes om Bb. Kl. ca. 21⁴⁵, da S. var i Nærheden af Lysbøjen, tog Skibet Grunden og blev staaende. Skibet, der blev læk ved Grundstødningen, blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

216. M/Jt. **Sylvia** af Aalborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nørresundby til Lemvig med Korn.

Kollideret og sunket d. $26/11$ 30 i Limfjorden.

Indberetning dat. $2/12$ 30.

Se Nr. 134.

217. M/Kt. **Syv Søstre** af Thorshavn, 169 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri ved Grønland.

Strandet og forlist d. $27/6$ 30 ved Grønlands V.-Kyst.

Søforklaring i Godthaab d. $28/6$ og $5/7$ 30. Forlisanmeldelse dat. Sørvaa d. $14/8$ 30.

Kl. ca. 16 var S. S. ca. 4 Sm. NV. af Cook-Øerne. Herfra styredes misv. SV. Da ca. 6 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til misv. S. Da 20 Sm. var udløbet paa denne Kurs, blev Vejret taaget, og Skibet lagdes Bak for Stb.s Halse. Kl. ca. 22 passeredes Skonnert »Sigrid«, der kom fra Færingerhavnen, og fra denne fik S. S. forskellige Oplysninger vedr. Indsejlingen til Havnen, hvortil Kursen blev opgivet at være SØ. Denne Kurs styredes. Efter ca. $1\frac{1}{2}$ Times Sejlds saas et Skær ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Kursen ændredes saaledes, at Skæret, der antoges for at være Sorte Skær, havde ca. 1 Str. om Bb. Kort efter saas 2 Skær om Stb., der antoges for at være 2 S. for Sorte Skær værende Skær. Skæret om Bb. passeredes i ca. 30 Fv.s Afstand, og da det var 2—3 Str. agten for Tværs, tog Skibet — Kl. ca. 23^{30} — pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Teltøerne S. for Færingerhavnen. Efter forgæves at have forsøgt at bakke S. S. af Grunden, sendtes Bud i Land med en Kajak. S. S. begyndte imidlertid at arbejde haardt i Grunden, og efter kort Tids Forløb var Skibet fyldt med Vand. D. $28/6$ Kl. ca. 2^{30} ankom en Motorbaad, men da denne intet kunde udrette, forlod Besætningen Skibet, der blev Vrag.

Anm. Medlemmerne af Søretten i Godthaab har enstemmigt afgivet følgende Skøn: Sejladsen som saadan kan i og for sig ikke angribes, Loddet burde dog have været anvendt mere, men denne Fejl er dog ikke saa betydelig, at Sejladsen kan kaldes uforsvarlig. Samtalen med »Sigrid« havde yderligere givet Føreren begrundet Formodning om, at Skibets Bestik var rigtigt. Man kan derfor ikke betegne Føreren af Skibet som daarligt Sømandsskab, nogen Uagtsomhed har ikke kunnet konstateres.

Det vil derimod kunne misbilliges, at Skibets Fører ikke udviste større Interesse for Spørgsmaalet om Bjergning af Skib eller Gods, men straks rejste fra Færingerhavnen til Godthaab uden paa nogen Maade at have gjort Forsøg paa at foranledige Bjergningsarbejder af en eller anden Art sat i Gang.

218. S S **Sønderborg** af Kjøbenhavn, 2876 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Ardrossan til Trondhjem i Ballast.

Strandet og forlist $1/1$ 30 ved Hebriderne.

Søforklaring i Stornoway d. $2/1$ og $5/1$ 30. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $6/6$ 30.

Kl. 1^{35} passeredes Ushinish Fyr i 6 Sm.s Afstand, Log 192. Der styredes retv. N.7° Ø. Kl. 2^{25} passeredes Neist Pt. Fyr i 6,5 Sm.s Afstand, Log 200, og Kl. 3^{55} passeredes Vaternish Pt. i 9 Sm.s Afstand, Log 215. Vejret var byget, og det blæste en SV.-lig Kuling. Kl. 4^{00} ændredes Kursen til retv. N.35° Ø. Kl. 4^{30} varskoede Udkiggen Land forude. Roret lagdes haardt Bb. samtidig med, at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men Kl. 4^{35} tog S. Grunden paa V.-Siden af Ru Chliuir og blev staaende. Skibet fyldtes hurtigt med Vand og fik ca. 26° Bb.s Slagside. Redningsbaadene gjordes klare, og Kl. 12^{30} blev S. forladt af Besætningen. Ved Lavvande stod Skibets Stb.s Bov tørt, og der kunde ses store Huller paa Stb.s Bov og Laaring.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes mangelfuld Navigation, idet Vaternish Pt. Fyr maa have været Tværs paa Kursen retv. N.7° Ø. tidligere end Kl. 3^{55} .

219. 3^m M/Sk. **T. K. Jensen** af Aalborg, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hälsingborg til Gävle med Lervarer.

Grundstødt d. $22/5$ 30 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $23/6$ 30. Søforhør i Aalborg d. $27/6$ og $28/6$ 30.

D. $21/5$ Kl. 15 passeredes Falsterborev F.S. tæt om Stb., Log 50. Vejret var stille og klart. Der styredes retv. N.83° Ø. Kl. ca. 9^{30} blev det tæt Taage. Kl. 24 viste Loggen 198. D. $22/5$ Kl. 0^{30} tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig 2 Sm. V. for Sandhammaren Fyr. Kl. 5^{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 Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

220. M/S **Tacoma** af Kjøbenhavn, 5905 Reg. T. Br. Bygget 1926 at Staal. Paa Rejse fra Brentwood Bay til Chemainus.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $29/1$ 30 i Satellite Channel.

Søforklaring i Vancouver d. $3/2$ 30.

Kl. 18^{46} høretes Raab om Hjælp agterude. Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak og stoppedes, da Farten var taget af T.; samtidig hermed blev Jollen sat paa Vandet. Da 2. Kok Cheng Ah Chai, der umiddelbart forinden var set gaa agterover med 2 Askepøse, savnedes, maa det formodes, at den paagældende har faaet Overbalance og er faldet over Bord, da han vilde kaste Asken ud. Da al Eftersøgning viste sig forgæves, fortsattes Rejsen Kl. 19^{30} .

221. M/Jt. **Teddy** af Kjøbenhavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1858 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Flensborg til Præstø med Kunstgødning.

Strandet og forlist d. $7/7$ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $11/7$ 30. Forlisanmeldelse dat. Gentofte d. $21/9$ 30.

Kl. ca. 20³⁰, da T. var S. for Kegnæs Fyr, passeredes en Lystkutter, der ønskede Hjælp. Da Kutteren havde mistet Roret, blev den taget paa Slæb, og Rejsen fortsattes Kl. ca. 21. Der styredes Ø.t.N. Efter at den røde Vinkel i Gammel-Pøll Fyr var passeret, ændredes Kursen lidt N. over. Kort efter tog Skibet Grunden paa Pølls-Rev og blev staaende. T., der var blevet læk, fyldtes efterhaanden med Vand, skønt Pumpen holdtes gaaende.

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 Fyret skønnedes for stor.

222. M/Gl. **Tekla** af Marstal, 76 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Vejle med Hvede.

Kæntret og forlist d. 20/9 30 i Kattegat.

Søforklaring i Marstal d. 27/9 30. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. 1/11 30.

Kl. ca. 3 passeredes Sjællands Rev, og Kursen blev sat mod Sejro. Vinden var SØ.-lig. Kl. ca. 5 kom en orkanagtig Byge, hvorved Skibet krængede saa stærkt over, at Stb.s Lønning kom under Vand. Storsejlet firedes, men paa Grund af Vind og Slagside, kunde det ikke komme helt ned. Da Slagsiden stadig blev forøget, blev Klyveren sat, og det lykkedes at faa T. lagt for Stb.s Halse. Skibet faldt nu Tværs i Søen, der stadig brød ind over Dækket. Under Arbejdet med at faa Skibet lagt til Vinden, kom der meget Vand i Storsejlet, der hang udover Skibssiden. Herved sprang Bomdirksløberen, og Bommen faldt mod Dækket. Klyveren var blæst i Stykker under Manøvreringen. Stagfokken blev nu bjærget, og Skibet, der atter faldt Tværs i Søen, krængede stadig mere og mere over. Det lykkedes at faa Jollen sat paa Vandet, og kort efter at Besætningen var gaaet i Jollen, kæntrede Skibet rundt, saa man saa Kølen. Der roedes ind mod Hjelm, hvor Besætningen — 3 Mand — blev optaget af en Fiskekutter og landsat i Grenaa.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes, at Kornlasten, der ikke fyldte Lastrummet, og som ikke var sikret ved Skodder eller lignende, har kastet sig.

223. S/S **Texas** af Kjøbenhavn, 4465 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Tampa til Passages med Oliefrøkager og Tømmer.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 3/2 30 i Atlanterhavet.

Søforhør i Aarhus d. 28/2 30.

Kl. 7¹⁵, da T. var paa ca. 44°30' N.Brd. 20°30' V.Lgd., faldt Ungmand Poul Pedersen af Tønset (Norge), der var beskæftiget med at vaske Bb.s Brosidehus udvendigt, over Bord. Maskinen stoppedes, og Roret blev lagt haardt Bb. Den vagthavende Styrmand, der opholdt sig paa Dækslasten agter for at tilse denne, kastede en Planke ud til den overbordfaldne, der blev set agterude, og umiddelbart efter kastedes en Redningskrans ud. Der styredes modsat Kurs tilbage, medens der holdtes Udkig fra begge Salinger. Stb.s Redningsbaad blev gjort klar, men da det blæste en frisk VNV.-lig Kuling med stormende Byger, blev den ikke sat paa Vandet. Planken, som var kastet over Bord, blev fundet igen Kl. ca. 8 og saas atter en Time senere. Eftersøgningen fortsattes til Kl. 10¹⁵ uden Held, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede, der stod i Lanternebrættet og holdt sig fast i Forriderne til Lanternelemmen, har faaet Overbalance paa Grund af Skibets Bevægelser i Søen, hvorved Vriderne er brækket.

Anm. 2. Under 18/7 30 tildelte Sø- og Handelsretten den vagthavende Styrmand, mod hvem der var rejst Tiltale for Overtrædelse af Bestemmelserne i Sømandslovens § 55. en Advarsel, fordi han ikke under de forhaandenstående Omstændigheder havde truffet fornøden Sikring til Værn mod Ulykkestilfælde.

224. Ff. **Thabor** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Forladt i Søen d. 8/10 30 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 25/10 30.

Kl. ca. 23, da T. under en haard SV.-lig Kuling med svære Byger var ca. 4 Sm. Ø. for Vyl F.S., tog Skibet en svær Braadsø over fra Stb.s Side. Fartøjet krængede stærkt Bb. over, og Styrehuset blev slaaget i Stykker. Da Fartøjet atter rettede sig op, viste det sig, at Jollen og alt opstaaende var slaaget i Stykker, Masten knækket, Maskinrummet og Lasten, hvis Luger ikke havde været skalket, fyldt med Vand. Paa Besætningens Nødraab, kom Ff. »Stella« af Esbjerg til Stede. Efter forgæves at have søgt at opnaa Forbindelse mellem Fartøjerne ved Hjælp af en Line stukket paa en Bøje, manøvreredes S. klods til T. og en Ende blev Kastet om Bord i T., hvis Besætning — 4 Mand — to og to blev halet gennem Vandet om Bord i S., der derefter fortsatte Rejsen til Esbjerg. T. maa antages at være sunket senere.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste formene, at Forliset skyldes haardt Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Lugen ikke var skalket.

Anm.2. Føreren af T., der blev sat under Tiltale i Henhold til Sølovens § 293, har inden Esbjerg Søret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

Anm. 3. Som Paaskønnelse for det af S. udførte Redningsarbejde har Søfartsministeriet tildelt S.s Fører en Prismekikkert med Inskription og hver Mand af S.s øvrige Besætning et Sølvbæger med Inskription.

225. Ff. **Thor** af Rønne, 13 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. 28/2 30 ved Bornholms SV.-Kvst.

Strandingaindberejning dat. 5/3 30. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 24/3 30.

Kl. ca. 17 afgik T. fra en Fiskeplads 18 Sm. S.t.V. for Rønne. Vejret var tæt Taage. Kl. 19 tog Skibet pludselig Grunden I Sm. V. for Arnager og blev staaende. Fartøjet kom senere flot ved fremmed 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.

226. M/F **Thy** af Vildsund, 45 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $19/3$ 30 i Vildsund.

Forhør i Nykøbing M. d. $20/3$, $22/3$, $24/3$, $29/3$ og $14/4$ 30. Forhør i Vildsund d. $21/3$ og $26/3$ 30.

Kl. ca. 19¹⁵, da man var i Færd med at køre Biler om Bord i T., kørte den forreste Bil imod Stopbommen, der blev løftet op saaledes, at Bilen faldt over Bord. Bilens Fører — Repræsentant R. Hansen af Vejen — druknede.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Ulykken var, at Føreren af Automobiliet — efter at dette var standset tæt foran Spærrebommen, hvor det skulde forblive staaende under Overfarten — ved en Fejlmanøvre har faaet Vognen til at springe haardt frem mod Bommen.

227. S/S **Thyra S.** af Kjøbenhavn, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Riga til London med Stykgods.

Paasejlet d. $14/4$ 30 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/4$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/12$ 30.

Se Nr. 161.

228. S/S **Tiber** af Kjøbenhavn, 1405 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Bordeaux med Stykgods.

Kollideret d. $26/11$ 30 i Bordeaux.

Søforklaring i Le Havre d. $4/12$ 30.

Kl. 19³⁰, medens T. var i Færd med at fortøje til Kaj ud for Slusen, forsøgte S/S »Athene« af La Rochelle at komme foran for T. Herved blev A. af Strømmen ført mod T.s Stb.s Bov. T. fik Rammen paa et Kooje i Lukafet beskadiget, og A. fik Lønningen paa Agterdækket bøjet i ca. 6 Fods Længde.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

229. S/S **Tjaldur** af Thorshavn, 1130 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Færøerne med Stykgods, Post og Passagerer.

Kollideret d. $16/5$ 30 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/7$ 30.

Kl. 21¹⁵ passeredes Læsø-Trindel F.S. Herfra styredes retv. N.50°V. Kl. ca. 22 blev Vejret taaget, Farten reduceredes og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 23⁴⁵ hørtes en Dampers Taagesignal forude om Stb. Kl. ca. 24 kom det andet Skib i Sigte om Stb., og da en Kollision syntes uundgaelig, blev T.s Maskine stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra det andet Skib blev der givet samme Signal, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib —hvis Navn og Hjemsted ikke kendes — med Stævnen let imod T.s Stb.s Bov, der blev let beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra det andet Skib foreligger ikke.

Anm. 2. T.s Fører har ved Forelæg vedtaget en Bøde af 50 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16.

230. M/S **Tongking** af Kjøbenhavn, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra San Francisco til Longview.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $2/5$ 30 i Stillehavet.

Søforklaring i Seattle d. $5/5$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/7$ 30.

Kl. 7⁰⁵ gik Baadsmand Edvard Martin Sørensen ned paa Nr. 3 Spardæk, hvor 2 Mand var beskæftiget med Opklaring om Bb. foran for Lugen. De øverste Lugedæksler var lagt over, og Rummet oplyst af en Sol, der belyste Spardækslugen, hvor kun den agterste Sektion Dæksler var lagt over. Et Par Minutter efter at Baadsmanden var kommet ned paa Spardækket, hørtes et Fald mod Bunden af Underlasten, og det viste sig, at Baadsmanden var faldet ned i Underlasten. Baadsmanden, der var bevidstløs, blev lagt paa en Baare og hejset op og bragt til Køjs. En Undersøgelse viste, at Hovedhuden over Issen var flænget i ca. 7 Tommers Længde. Kl. ca. 20 afgik Baadsmanden ved Døden og en pr. Radio tilkaldt Læge, der kom om Bord, da Skibet d. $3/5$ Kl. 0⁴⁵ passerede Astoria, konstaterede, at Dødsarsagen var et Kraniebrud.

231. M Jt. **Torgun** af Bogø, 98 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalmar til Kjøbenhavn med Træ.

Grundstødt d. $14/9$ 30 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $16/9$ 30. Søforhør i Nakskov d. $27/11$ 30.

Kl. ca. 22⁴⁵ sejledes i Fyrlinien ind mod Bergkvara. Vejret var diset. Kort før Ledefyrene i 2. Fyrlinie var overet, drejedes T.Stb. over. Under Drejningen fik man Hjørneprikken i Sigte om Bb., Motoren kastedes Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $15/9$ kom T. flot, 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 den Omstændighed, at T. for tidligt drejedes fra 1. Fyrlinie over i 2. Fyrlinie.

232. S/S **Transporter** af Odense, 1561 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gdynia til Odense med kul.

Kollideret d. $17/9$ 30 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $18/9$ 30.

Kl. 16³⁰ passeredes Sjællands Rev i en gisset Afstand af 1,5 Sm. Kursen ændredes fra misv. V. til misv. VSV. Det blæste en frisk VNV.-lig Brise. Ca. 2 Minutter senere kom en grøn Lanterne i Sigte forude ca. $1/2$ Str. om Stb. Kursen ændredes til SV., hvorved den grønne Lanterne holdtes ca. 3 Str. om Stb. Ca. 2 Minutter efter var Skibene saa tæt paa hinanden, at det kunde ses, at det modgaaende Skib,

der stadig viste grønt Lys, var en Skonnert, som styrede ret imod T. Fra sidstnævnte Skib blev der givet 2 korte Toner med Dampfløjten, og Roret blev lagt haardt Bb.; umiddelbart efter, da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes T.s Maskine Fuld Kraft Bak. Skonnerten, der senere viste sig at være 3^m Sk. »Dzenis« af Kuresaar, bommede nu, og i det samme kom dens røde Sidelanterne, der brændte meget svagt, i Sigte. Umiddelbart efter tørnede T.s Stævn imod D.s Bb.s Side foran Mesanrigningen. Da D. efter Kollisionen fortsatte Sejladsen, styredes efter Skonnerten. Kl. ca. 18³⁰ var T. paa Siden af D., der styrede mod Isefjorden, og som havde faaet et stort Hul i Bb.s Side. Kl. ca. 19 saas D.s Sejl bomme over, hvorved Hullet kom under Vandlinien; som Følge heraf fyldtes D. og sank i Løbet af et Par Minutter. T.s Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet, og Kl. ca. 19³⁰ var D.s Besætning bjærget om Bord i T.

Ifølge den af D.s Besætning afgivne Forklaring styrede D. der var paa Rejse fra Vejle til Kikkonna, Ø.t.N.^{1/2} N. Sidelanterne var sat, og den grønne Lanterne brændte fuldstændig klart, medens den røde brændte lidt svagere. Kl. 16³⁰ kom en Dampers — T.s — Topplanterne i Sigte i 6 Sm.s Afstand. Kl. 16⁴⁰ ændredes Kursen til Ø.^{1/2} N. og kort efter kom T.s røde Lanterne i Sigte ^{1/2} Str. om Stb. Kl. 16⁵⁰ saas den røde Lanterne ca. ^{1/2} Str. om Bb., og kort efter kom den grønne Lanterne i Sigte et Øjeblik. Da Skibene var tæt ved hinanden, saas atter T.s grønne Lanterne, og D.s Ror blev nu lagt Stb. og Sejlene firedes ud. Da D. var faldet af til ØSØ., skete Kollisionen, hvorved D. drejedes op til Ø. D. drejedes mere Bb. over, hvorved det ved Kollisionen fremkomne Hul kom over Vandet. Pumpen holdtes gaaende, og det forsøgtes at tætte Lækagen ved Hjælp af et Sejl og Brædder. Under dette Arbejde bommede Sejlene pludselig, hvorved Lækagen kom under Vand, saaledes at D. fyldtes og sank i Løbet af faa Minutter.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at D.s røde Sidelanterne ikke brændte tilstrækkeligt klart, hvorfor den ikke har kunnet ses fra T. før Skibene var saa tæt ved hinanden, at Kollisionen var uundgaaelig.

b) Paa Rejse fra Amsterdam til Odense.

Kollideret d. 19/11 30 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 21/11 30.

Kl. ca. 4, da T., der havde Lods om Bord, befandt sig i Kanalens S.-lige Side ved Kilometer 46, kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Halvard Bratt« af Göteborg, i Sigte i Kanalens N.-Side. T.s Maskine blev stoppet. Kort efter blev der fra H. B. givet flere korte Toner med Dampfløjten, og umiddelbart efter kom Skibets grønne Sidelanterne i Sigte. T.s Maskine blev beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede T.s Stb.s Bov imod H. B.s Stb.s Agterskib. T. fik ved Kollisionen Stb.s Ankerklyds trykket ind og flere Plader i Boven beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. B. foreligger ikke.

233. M/B **Trøndur** af Thorshavn, 69 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Fyr og Eg.

Brand om Bord d. 30/10 30 i Thorshavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 14/11 30.

Kl. ca. 6³⁰, medens T., hvis Besætning var i Land, laa fortøjet ved Kajen i Thorshavn, opdagedes Ild i Taget af en Overbygning agten for Styrehuset. Branden blev hurtigt slukket.

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

234. S/S **Tyne** af Rotterdam, 1579 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Masnedsund med Kul.

Grundstødt d. 10/30 30 ved Lollands V.-Kyst.

Meddelelse fra Raad voor de Scheepvaart dat. 4/4 31.

Kl. 15⁴² grundstødte T. ved Albuen. Kl. 17³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Raad voor de Scheepvaart har udtalt, at Grundstødningen skyldes fejl Navigering.

235. S/S **Uffe** af Kjøbenhavn, 1869 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Kollideret d. 17/11 30 i Kjøbenhavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. 28/11 30.

Kl. 11 forhaledes U. fra Frihavnen til Gasværkshavnen ved Hjælp af egen Maskine og under Assistance af 2 Slæbedampere. Kl. ca. 12 var U. udfor den anviste Plads, og Maskinen, der var stoppet, beordredes Fuld Kraft Frem. Da Skibet imidlertid gik agterover, beordredes den forreste Slæbedamper til at gaa Fuld Kraft Frem. Ca. 2 Minutter efter tørnede U.s Ror imod Agterende af 3^m Sk. »Gefion« af Göteborg, der blev beskadiget, G.s Fortøjninger sprængtes og Agterskibet blev sat ud i Havnen, hvorved U.s Stb.s Laaring tørnede imod G.s Stb.s Mesanvant, der sprængtes.

G.s Besætning har forklaret, at G. laa lasteklar ved Kajen, da Kollisionen skete som ovenfor anført. Efter at G.s Fortøjninger var sprængt, tørnede G. imod Motorskonnert »Aron« af Marstal, der laa fortøjet foran for G. Herved fik G. Forstævnen og begge Kranbjælker beskadiget. Endvidere fik A. Jollen knust, og Kajen blev beskadiget.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at den vagthavende Maskinmester i U. lod Maskinen arbejde Fuld Kraft Bak i Stedet for Fuld Kraft Frem.

236. S S **Ulf** af Helsingør. 1344 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Dunkerque til Middelfart.

Kollideret og forlist d. 2/3 30 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. 4/3 30. Søforklaring i Hamborg d. 5/3 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. 8/3 30. Forlisanmeldelse dat. 6/3 30.

Kl. 18⁰⁰ passeredes Norderney F.S. om Bb., Afstand 0,5 Sm. Det var tæt Taage, hvorfor U. gik med reduceret Fart og afgav forskriftsmæssigt Taagesignal. En Dampers Taagesignal hørtes om Bb., og da man Kl. 18⁰³ blev klar over, at dette Skib var modgaaende, blev Maskinen stoppet. Kl. 18⁰⁵ beor-

dredes U.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket af Hensyn til en medgaaende Damper blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom den modgaaende Dampers Toplanterne i Sigte ca. 5 Str. om Bb. U.s Maskine beordredes Langsomt Frem, og Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom det andet Skibs grønne Sidelanterne i Sigte, og samtidig hermed hørtes 2 korte Toner. U.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner. Umiddelbart efter — Kl. 18⁰⁸ — tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være engelsk S/S »Iceland«, med Stævnen mod U.s Bb.s Side udfor Nr. 2 Luge, hvorved der fremkom en stor Læk. Det forsøgte at tætte Lækagen ved Hjælp af en Presenning, og da det syntes, at U. kunde holdes paa Pumperne, fortsatte I. Rejsen, medens U. styredes for langsom Fart mod Land. Vandet begyndte nu pludselig at stige i Forlasten, og Skibet fik Bb.s Slag-side, og Kl. 19⁰⁵ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at blive ved Fyrskibet, hvorfor der styredes tilbage mod dette. Kl. 19³⁵, da U. var ca. 0,5 Sm. Ø.t.S. for Norderney F.S., stod Vandet over Fordækket, og Skibet mistede Styret. Kl. 20¹⁰ forlod Besætningen U., der havde stærk Stb.s Slag-side, og som var blevet opankret, og roede over til Fyrskibet. Umiddelbart efter sank U.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

237. S/S **Ulrik Holm** af Kjøbenhavn, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Oran med Træ.

Havareret d. ²⁶/₁ 30 i den biscayiske Bugt.

Søforklaring i Algier d. ¹²/₂ 30.

Kl. ca. 15, medens U. H. laa underdrejet under en NV.-lig Orkan, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved det blev stærkt beskadiget. Søen slog blandt andet en stor Del af Dækslasten over Bord, bøjede Skanseklædningen ca. 50° i en Længde af ca. 15 Fod paa begge Sider af Brodækket, sprængte Rigningen om Bb. og brækkede Fokkemasten, der var af Jern, ca. 12 Fod nedenfor Bommene. Kl. ca. 18 sprang Rorledningen, og paa Grund af Søerne, der stadig overskyllede Skibet, var det umuligt at faa Skaden udbedret. Kl. ca. 23 gik Fokkemasten over Bord. I Løbet af Natten bedredes Vejret, og d. ²⁷/₁ Kl. ca. 7 var Rorledningen repareret og Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

238. Ff. **Valkyrien** af Hundested, 18 Reg. T. Br.

Paasejlet d. ⁷/₁₀ 30 i Grenaa Havn.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. ¹⁰/₁₀ 30.

Kl. ca. 14, medens V. laa fortøjet ved Kajen, blev Fartøjet paasejlet af M/S »Erato 4« af Hamburg, der var for indgaaende. V., der blev ramt midtskibs, sank i Løbet af et Par Minutter.

Ifølge den af E. 4.s Besætning afgivne Forklaring blev Skibets Motor koblet fra, da Skibet var i Indsejlingen. Da E. 4 var midt i Havnen, blev Skruen slaaet Bak, men Motoren virkede ikke. Ankeret kastedes, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede dette med Stævnen imod V.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

239. Ff. **Vega** af Kerteminde. Paa Rejse til Stolpmünde med Fisk.

Grundstødt ved Tysklands N.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Stettin dat. ¹²/₃ 30.

V. grundstødte ved Saleskerstrand i Nærheden af Stolpmünde.

240. S/S **Venus** af Flensborg. Paa Rejse fra Leningrad til Nørresundby med Hvede.

Rørt Grunden d. ¹⁸/₁₂ 30 i Drogden.

Søforklaring i Nørresundby d. ²⁰/₁₂ 30.

Kl. 13¹⁰ passeredes Drogden F.S. og der styredes i den uddybede Rende mod Nordre Røse Fyr. Kl. 13²⁰ passeredes Bøje Nr.8 tæt om Bb., Bøje D saas forude om Stb. Umiddelbart efter mærkedes det, at V. flere Gange tørnede imod en undersøisk Genstand.

241. S/S **Venus** af Kjøbenhavn, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Onega til Hull med Træ.

Grundstødt d. ⁴/₁₀ 30 ved Ruslands N.-Kyst.

Søforklaring i Hull d. ²³/₁₀ 30 og i Helsingør d. ¹²/₁₁ 30.

Kl. 3⁰⁵ passerede V., der havde Lods om Bord. Cheminskai Pt. i 2 Sm.s Afstand. Kl. 4⁴⁵ blev Vejret diset, hvorfor Skibets Fart blev reduceret og Haandlodet holdtes gaende. Kl. 5⁰⁰ pejledes Cheminskai Pt. i misv. ØSØ. Kl. 5⁵⁵ loddedes 7 Fv. Vand, og Maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter loddedes 5 Fv. Der blev givet Ordre til at lade Ankeret falde, men i det samme — Kl. 6⁰² — tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter at Cheminskai Pt. var passeret, blev der styret følgende misv. Kurser og udsejlet følgende Distancer: NV.t.V. — 5 Sm., VNV. — 3 Sm., NV. — 4 Sm., NNV. — 2 Sm., N.t.Ø. — 2 Sm., NNØ. — 2 Sm. og ØNØ. — 2 Sm. Sidstnævnte Kurs blev styret, da Skibet tog Grunden. Kl. 6³⁷ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Der opankredes i 4 Fv. Vand, som det senere viste sig ca. 6 Sm. SV.¹/₂S. af Cape Orlov Fyr. Ved Grundstødningen blev Stb.s 3. og Bb.s 4. Tank samt Bb.s 2. Rendesten læk.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være usigtbart Vejr.

242. S/S **Vera** af Kjøbenhavn, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Sharpness med Træ.

Mistet Ankrene d. ²⁰/₉ 30 paa Walton Bay.

Indberetning til Board of Trade dat. ²²/₉ 30.

Kl. 9⁴⁵, medens V., der havde Lods Om Bord, under en haard V.-lig Storm laa opankret for begge Ankre med Hook Buoy i N. ³/₄ Ø. og Blackmoi Fyr i Ø.t.N. ¹/₄ N., mistedes begge Ankre.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

243. M/S **Victoria** af Kjøbenhavn, 4500 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

a) Paa Rejse fra Galveston til Powell River.

Skruen havareret d. $\frac{2}{3}$ 30 i Johnstone Strait.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{19}{3}$ 30.

Kl. 16²⁵, da V. var ved Chatham Point, tørnede Stb.s Skruer en undersøisk Hindring, hvorved Skruen blev beskadiget.

b) Paa Rejse fra Buenos Aires til New York.

Kollideret d. $\frac{20}{11}$ 30 paa La Plata Floden; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{28}{11}$ 30.

Kl. 12 afgik V. fra Buenos Aires, assisteret af Lods og Slæbebaad For og Agter. Kl. 12⁵⁵ kvitteredes den agterste Slæbebaad, og Rejsen fortsattes med moderat Fart gennem Canal Norte. Efter at have passeret en Muddermaskine om Stb., holdtes over i Kanalens højre Side. Kort efter — Kl. 13¹⁴ — saas forude en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Trevilley« af St. Ives. dreje Bb. over tværs i Kanalen. V.s Maskiner kastedes Fuld Kraft Bak. Fra T., der saas at kaste Stb.s Anker, hørtes 3 korte Toner med Dampfløjten. V.s Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter — Kl. 13¹⁶ — tørnede T. med Stævnen imod V.s Bb.s Side lige agten for Bakken. T. gled langs V.s Bb.s Side og tørnede atter med Stævnen imod Siden udfør Forkant af Nr.II Lugen. Da det viste sig, at V. lækkede stærkt, blev det besluttet at gaa tilbage til Buenos Aires.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

244. S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London med Stykgods.

Maskinen havareret d. $\frac{4}{8}$ 30 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{5}{8}$ 30. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{9}{10}$ 30.

Kl. ca. 0³⁰, efter at V. havde taget Lods om Bord ved Sunk F.S., beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem. Da der aabnedes for Dampen, steg Trykket i Mellemtryks-Gliderskassen stærkt og Mellemtryks-Stempelstangspakningen viste sig meget læk, hvorfor Farten maatte mindskes. Det blev besluttet at gaa til Ankers for at undersøge Højtryks-Stemplet. Kl. 0⁴⁵, da der var gjort klart til at ankre, sprængtes Højtryks-Cylinderdækslet fra Flangen, og det viste sig, at ca. $\frac{1}{4}$ var sprængt fra den underste Del af Højtryks-Stemplet. Endvidere var Junkringen, T-Ringen og begge Stempelringene sprængt og Stempelstangen bøjet over Konussen i Topenden.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Havariet er, at en mindre Revne i Højtryksstemplet har bredt sig, hvorved Stemplet er gaaet i Stykker. Stumperne af Stemplet har derefter forårsaget de øvrige Havarier.

245. M/Kt. **Vikholm** af Thorshavn, 127 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Elm. Paa Rejse fra Norge til Færøerne.

Brand om Bord d. $\frac{19}{1}$ 30.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{22}{1}$ 30.

Kl. 6 bemærkedes Røg i Motorrummet, og kort efter saas Flammer under Dækket paa Toppen af den Stb.s Olietank. Motoren stoppedes, og umiddelbart efter stod Motorrummet i Flammer. Der pøsedes Vand paa Ilden og huggedes Huller i Dækket for at angribe Ilden herfra. Brandsprøjten blev sat i Gang, og Kl. 10 var man Herre over Ilden.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved, at der gennem Utætheder i Udstødsrøret er sprunget Gnister ud under Dækket.

246. S/S **Virginia** af Kjøbenhavn, 5343 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Newport Mon til Buenos Ayres.

Maskinen havareret d. $\frac{9}{3}$ 30 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Puerto de la Luz d. $\frac{25}{3}$ 30. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{6}$ 30.

Kl. 1³⁰ opdagedes det, at Fyrkanalerne i Stb.s Kedels Bordfyr var trykket og at en Del Kedelrør lækkede. Kedlen blev sat ud af Funktion og Trykket paa Bb.s Kedel blev nedsat til 10 Atm. Rejsen fortsattes for langsom Fart. Kl. 12 opdagedes en Bule i Gangfyret paa Bb.s Kedel. Maskinen stoppedes og Trykket paa Kedlen blev nedsat till 6 Atm. Ved Eftersyn viste det sig, at de 2 andre Kanaler i Stb.s Kedel ogsaa var trykket. Den største af Bulerne var 4" og strakte sig over 5 Bølger og 10" over Risten. Endvidere laa der et 10 mm Fedtlag paa Kanalerne og et ca. 5 mm Fedtlag paa Rørpladerne. I Bb.s Kedel var kun een Kanal trykket $2\frac{1}{2}$ " med en Bule, der strakte sig over 4 Bølger 10" over Risten. Paa Kanalerne fandtes et Fedtlag som paa Stb.s Kedel. Efter at Kedlerne var rensede og de lække Kedelrør tætnede, blev der atter fyret op for at Rejsen kunde fortsættes med ca. 8 Atm. Kedeltryk. Da Fyrbøderne nægtede at fyre med mindre Skibet gik til nærmeste Havn for Sødygtighedsattest, blev det besluttet at søge ind til Puerto de la Luz, hvortil V. ankom d. $\frac{16}{3}$ Kl. 11³⁰.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Havarierne er, at der har lejret sig et Fedtlag paa Kedlernes Hedeflader.

247. M/S **Vledderveen** af Groningen, 142 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Hamburg med Svovlkis.

Grundstødt d. $\frac{13}{7}$ 30 ved Samsø.

Meddelelse fra Raad voor de Scheepvaart dat. $\frac{4}{4}$ 31.

V. grundstødte paa Lillegrunden. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Raad voor de Scheepvaart har udtalt, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

248. M/Kt. **Volunteer** af Thorshavn, 79 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Kollideret ²⁵/₇ 30 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. ⁵/₈ 30.

Kl. ca. 23³⁰, medens V. i taaget Vejr laa Bak for en svag SSØ.-lig Brise paa en Fiskelads SØ. ³/₄S. af Dalatangi, kom en klar Lanterne i Sigte til Luvart. V., der afgav forskriftmæssigt Taagesignal, førte ingen Lanterner. Umiddelbart efter tørnede det andet Skib, der senere viste sig at være Trawler »Sardius« af Hull og hvorfra Taagesignal ikke var hørt, imod V.s Stævn, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

249. Ff. **Washington** af Skagen, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Anholt til Grenaa med Sild.

Grundstødt og forlist d. ²⁴/₁₀ 30 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandsindsberetning dat. ²⁴/₁₀ 30. Søforklaring i Skagen d. ²⁴/₁₁ 30.

Kl. ca. 3¹/₂ kom Fornæs Fyr i Sigte. Vejret var regnfyldt og Vinden S.-lig, stiv Kuling. Kl. 4⁴⁵ saas Grenaa Havn Ledefyr visende klart Lys; Fyret dækkedes imidlertid kort efter af Regntykning, hvorfor Farten mindskedes samtidig med, at Loddet holdtes gaaende. Der loddedes 5 og 6 Fv. indtil Kl. 5, da W. pludselig grundstødte ved Fornæs Hage. Ved Grundstødningen blev Bunden sønderlaet ligesom baade For- og Agterstævnen beskadigedes, og Skibet løb fuldt af Vand. Besætningen — 2 Mand — blev bjerget i Land af stedlige Fiskere. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren — trods stedkendt — ikke var klar over Dybdeforholdene.

250. Finsk S/S **Wellamo**.

1 Mand tilskadekommet d. ²³/₁ 30 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²³/₁ 30.

Kl. ca. 10, medens der fra W. lossedes tomme Tønder, faldt 2 Tønder ud af et Slæng, der var hejst ca. 5 m op. Den ene Tønde ramte en Arbejder paa Skulder og Ryg. Den tilskadekomende blev kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Ulykken er, at Krogene, hvori de 2 Tønder hejstes op, ikke har været hugget forsvarligt.

251. S/S **William** af Wismar.

Kollideret d. ¹⁵/₁₂ 30 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. ¹⁸/₁₂ 30.

Kl. 19 afgik W., der laa fortøjet ved Skibsværftet i Sydhavnen med Stb.s Side til Kajen, fra Aarhus assisteret af Lods. Det blæste en frisk SØ.-lig Kuling. Ved Hjælp af et Forspring og for Stb.s Ror blev Skibet manøvreret med Agterenden ud i Havnen, hvorefter Maskinen beordredes først Langsomt Bak derefter Fuld Kraft Bak. Agterenden drejede ikke tilstrækkeligt Bb. over, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagt Stb. Paa Grund af Vinden drejede W. imidlertid ikke, men vedblev at gaa agterover, og umiddelbart efter tørnede Agterenden imod 3^m M/Sk. »Sofia« af Donsø, der laa fortøjet, ved Østre Mole uden paa M/Sk. »Augusta« af Skärhamn. Ved Kollisionen fik S. og A. en Del Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

252. S/S **Wm. Th. Malling** af København. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra København til Danzig i Ballast.

Havareret d. ⁷/₁₀ 30 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹¹/₁₀ 30.

Kl. 12⁰⁵, da W. T. M. ved egen Hjælp afgik fra Det Danske Kulkompanis Anlæg i Frihavnen, kom en Wire i Skruen. Maskinen stoppedes og Stb.s Anker kastedes. Efter forgæves at have forsøgt at klare Skruen, kappedes Wiren, der formodedes at have 4—5 Tørner rundt Skruenavet. Kl. 13⁵⁵ fortsattes Rejsen ved Hjælp af en Slæbedamper og egen Maskine. Umiddelbart efter at Maskinen var sat i Gang, hørtes et Knæk agter, og Maskinen gik i Staa. Da Maskinen hverken vilde gaa Frem eller Bak, blev Tørnemaskinen sat til og Maskinen tørnedes 1 Omdrejning Frem, hvorefter den tørnedes Bak. Efter at have tørnet ¹/₂ Omdrejning, kunde Tørnemaskinen ikke trække mere, og ved Eftersyn viste det sig, at Stævnørret var trykket ind og Stævnørspakdaasen samt den underliggende Flange var trykket fra Agterpeakskoddet, der var buet og læk. Det viste sig senere, at Wiren havde 7—8 Rundtørn rundt Navet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

253. S/S **Ydun** af Horsens, 645 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Horsens.

Kollideret d. ²¹/₃ 30 i Horsens Havn.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. ²⁶/₃ 30.

Kl. ca. 8³⁰ under Manøvrering for at lægge Y. til Kajen, beordredes Maskinen Halv Kraft Frem. Den vagthavende Maskinmester lod ved en Fejltagelse Maskinen arbejde Halv Kraft Bak, hvorved Y. med Agterenden tørnede imod M/Gl. »Johanna« af Hamburg, der laa fortøjet ved Kajen. J. fik ved Paa-sejlingen Bb.s Storrig sprængt samt nogle Plader trykket ind.

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

Anm. 2. Den vagthavende Maskinmester har, for den af ham udviste Uagtsomhed, erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr.

b) Paa Rejse fra København til Horsens.

Kollideret d. ²⁸/₁₁ 30 paa Horsens Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. ²/₁₂ 30.

Kl. 8²⁵ kom Y. ind i den gravede Rende til Horsens Havn. Vejret var diset, Sigtbarheden et Par Skibslængder. Skibet holdtes i Rendens N.-lige Side med en Fart af ca. 10 Knob. Kl. ca. 8³⁷ kom et mod-gaaende Skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Alma« af Hamburg, i Sigte forude. Y.s Ror blev lagt haardt Stb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede Y.s Bb.s Bov imod A.s Bb.s Bov, hvorved Y. fik Bb.s Ankerklyds sprængt og Ankeret knækket. Endvidere fik Y. nogle Buler i Boven og en Del Træværk paa Bakken beskadiget.

A.s Besætning har forklaret, at A., der var paa Rejse fra Horsens til Hamburg, for langsom Fart holdtes i Rendens S.-lige Side i en Afstand af 20—25 m fra Prikkerne, da Y. kom i Sigte forude. A., der havde afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal, drejedes Stb. over, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved A. fik Boven stærkt beskadiget og Roret vredet Bb. over.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet holde for, at Aarsagen til Kollisionen var, dels at Y. under de forhaandenværende Omstændigheder ikke havde reduceret Farten, dels at der fra dette Skib ikke blev afgivet Taagesignal. For de saaledes begaaede Overtrædelser af Søvejsreglernes Art. 15 og 16 har Y.s Fører inden Horsens Købstads Søret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 200 Kr.

254. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/1898 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med Stykgods.

Kollideret d. ⁶/₇ 30 paa Brunsbüttel Red.

Søforhør i Aarhus d. ¹²/₇ 30.

Kl. 16³⁰ afsejledes fra Brunsbüttel Sluse, assisteret af Lods. Forude havdes to medgaaende Motor-everter. Da Y. var Tværs af det S.-lige Molehoved, beordredes Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Bb. Den ene af Motoreverterne — M/Evt. »Condor« af Hamburg — der havdes forude om Stb., saas ogsaa at dreje Bb. over. Da Skibene var 10—15 m fra hinanden, drejede C. pludselig haardt Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Y.s Maskine Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter — Kl. 16⁴⁰ — ramte Y.s Stævn C.s Bb.s Side ud for Mesanmasten. C. fik en Bule i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

255. 3^m Sk. **Zampa** af Thurø, 224 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg.

a) Paa Rejse fra Rhyl til Methil i Ballast.

Tørnet Kajen og mistet Ankret d. ²/₁ 30 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. ³/₁ 30.

Kl. 17, da der lettedes paa Methil Red, viste det sig, at Ankeret var mistet.

Under Fortøjning i Methil Dock svingede Z. rundt forinden Baadmændene havde faaet en Trosse fast i Bøjerne. Skibet tørnede derved Kajen, hvorved Stævnen blev let beskadiget.

b) Paa Rejse fra Cadiz til Landskrona med Salt.

Grundstødt d. ¹⁴/₁₀ 30 ved Hveens NV.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₁₀ 30.

Kl. 5³⁰ grundstødte Z. paa Hveens NV.-Pynt. Kl. 8 kom Skibet atter flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være haard N.-lig Strøm i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet ikke vilde gaa over Stag.

256. M/Gl. **Zitadelle** af Hamburg, 98 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Sarpsborg til Horsens med 150 Tons Carbid.

Grundstødt d. ³¹/₁ 30 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ³/₂ 30. Søforklaring og Søforhør i Horsens d. ¹⁵/₂ 30.

Kl. 11³⁰ havdes Skagens Fyr tværs i ca. 3 Sm.s Afstand. Der styredes misv. S.¹/₂Ø., Vinden var Ø.-lig, frisk Brise, med Snetykning. Skibets Fart var ca. 3 Knob. Kl. ca. 16³⁰ skimtedes et Fyr, der antoges for at være Hirsholmene, noget foran for tværs om Stb., gisset Afstand 2—3 Sm. Kursen bibeholdtes. Kl. ca. 6⁴⁵ loddedes 4 Fv. Vand, og da det antoges, at Skibet var for tæt under Land ved Hirsholmene, lagdes Roret haardt Bb., men kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Nordre-Rønner. Besætningen blev reddet af Redningsbaad fra Land. D. ¹⁰/₂ kom Skibet 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, at Nordre-Rønner Fyr paa Grund af Snetykning blev antaget. for at være Fyret paa Hirsholmene.

257. S/S **Ørneborg** af Kjøbenhavn, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Kjøbenhavn.

Tørnet Kajen d. ¹⁶/₁₁ 30 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁰/₁₁ 30.

Kl. 18⁰⁰ fik Ø. Lods ved Havnefyret, hvorefter der for mindsket Fart styredes ind i Havnen. Det blæste en haard V.-lig Kuling, hvorfor Ø. holdtes i Farvandets V.-lige Side. Da Skibet var Tværs af Nr.6 Bøje, beordredes Maskinen, der var stoppet, Langsomt Frem samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb. Da Skibet ikke lystrede Roret, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket ud med ca. 20 Fv. Kæde. Ca. 2 Minutter senere tørnede Ø. Kajen med Stævnen, der knækkede.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet tørnede Kajen paa Grund af Vind- og Strømforholdene.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1930 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	11	2	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	14	2
Grundstødning	28	29	—	4	3	3	—	—	14	5	1	4	—	2	—	3	46	50
Kæntring	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprunget læk i Søen	2	4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Forladt synkefærdig	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—
Forskellig Søskade	2	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	25
Kollision	29	57	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	29	58
Kondemnation efter Søskade	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Brand	3	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m. m.	6	17	—	—	1	—	—	2	—	1	—	—	—	1	—	2	7	23
I alt...	94	137	—	4	7	3	—	2	16	7	1	4	—	3	—	5	118	165

283

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1930 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.	11	964	2	4293	13	5257
Kæntring	1	76	—	—	1	76
Forladt synkefærdig	9	418	—	—	9	418
Kollision	3	59	1	1344	4	1403
Kondemnation	—	—	1	472	1	472
Brand	1	36	1	299	2	335
Borteblevet	3	184	—	—	3	184
I alt...	28	1737	5	6408	33	8145

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1930 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	19	—	19
Overbordfald	4	9	13
Andre Ulykkestilfælde	1	4	5
I alt...	24	13	37

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1930 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	1	2	—	—	3	1	7	—	—	8	11	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	4	—	—	—	4	—	—	1	—	1	5	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	1	—	3	—	4	2	3	2	1	8	12	—	—	—	
Limfjorden.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Læsø	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).	—	2	2	—	4	1	1	1	—	3	7	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	1	—	—	—	1	2	—	—	—	2	3	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	2	—	—	—	2	1	2	1	—	4	6	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	1	—	—	—	1	1	1	1	—	3	4	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	—	—	—	—	—	3	2	—	—	5	5	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	—	—	1	—	1	2	—	—	—	2	3	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	—	—	—	2	1	2	—	—	3	5	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Amager.....	—	2	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	—	2	—	—	2	1	1	—	—	2	4	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
I alt...	17	9	6	—	32	16	22	6	1	45	77	—	—	—	

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 — 283 — i Aaret 1930 mindre end i Aarene 1929 og 1928, hvor Antallet var henholdsvis 377 og 296, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykkerne i danske Farvande i 1930 — 77 — er mindre end i de to forudgaaende Aar, da Antallet var henholdsvis 110 og 87.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1930 gaaet tabt i alt 5 med en samlet Tonnage af i alt 6408 Reg. Tons Brutto. Tabet er større end i 1929 og 1928, da det udgjorde henholdsvis 3 Skibe med i alt 5596 Reg. Tons Brutto og 1 Skib paa 32 Reg. Tons Brutto. Derimod er det for 1930 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — i alt 28 Skibe med 1737 Reg. Tons Brutto — mindre end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1929 udgjorde i alt 36 Skibe med 6665 Reg. Tons Brutto og i 1928 i alt 39 Skibe med 2683 Reg. Tons Brutto.

De i Tabel B opførte 28 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var alle under 300 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1930 har 1 Dampskib og 2 Motorskibe haft Brand om Bord. Branden i det ene Motorskib skyldtes den Omstændighed, at Skibet blev forladt, liggende med Fyr under Donkeykedlen, der var oliefyret; i de to andre Tilfælde var Aarsagen til Branden ubekendt. Endvidere har 2 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I det ene Tilfælde opstod Branden ved, at Flammer fra Karburatoren slog ud og antændte noget Benzin, der stod i en aaben Blikbeholder i Nærheden; i det andet Tilfælde var Branden foranlediget ved, at Gnister fra Motoren sprang ud under Dækket gennem Utætheder i Udstødsrøret.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 13 Tilfælde mod 16 Tilfælde i 1929 og 9 Tilfælde i 1928.

Af de ifølge Tabel C omkomne 37 Personer var 36 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1930, er afgivet i 15 Tilfælde.