

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1924

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR INDUSTRI, HANDEL OG SØFART

APRIL 1926

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart

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



Bianco Lunos Bogtrykkeri, København.

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1924	1
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1924	58

1924.

1. S/S **Aalborghus** af Aalborg 1478 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{1}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{24}{1}$ 24.

Kl. 1²⁷ Emd. passeredes Lysegrunden i 2 Sm.s Afst. Kl. 2⁵³, da Afstanden til Gilbjerg Hoved skønnedes at være 3 Sm., saas pludselig 3-Kosten paa Gilleleje-Flak om Bb. Roret blev straks lagt haardt Stb. og Maskinen stoppet, men i det samme tog Skibet Grunden. Da det straks efter kom flot igen, blev der slaaet langsomt Frem, og Rejsen fortsattes. A., hvis 2-, 4- og 5-Tank var blevet læk, ankom til København KL 10¹⁵ Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Afstanden til Gilbjerg Hoved gissedes for stor.

2. S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra København til Kiskila.

Kollideret med Langebro d. $\frac{28}{11}$ 24 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{13}{1}$ 25.

Kl. 11 Fmd. afgik A. fra Sydhavnen med Lods om Bord og assisteret af Slæbebaad. Vejret var stille og taaget, Strømmen nordgaaende. Da Skibet var kommet ud i Renden, blev der slaaet Halv Kraft og givet Signal for Aabning af Langebro. Kl. 11²² Fmd. var A. udfor K. K. K. K.s Plads; der blev da paa Langebro hejst 3 Kugler som Signal for, at nordgaaende Skibe kunde passere Broen. Kl. 11³³ Fmd., da Skibet var c. 2 Skibslængder fra Broen, blev Kuglerne pludselig halet ned, og samtidig blev der givet Advarselssignal fra Broen. A.s Maskine kastedes straks Fuld Kraft Bak og samtidig fik Slæbebaaden Ordre til at trække Bb. over. Ved denne Manøvre og som Følge af kraftig Slæbning brækkede Slæberen. Begge Ankre blev nu kastet med 10—15 Fv. Kæde. Det lykkedes dog ikke helt at faa Farten af Skibet, som med Stb.s Bov tørnede mod Broen, der blev beskadiget. A. blev derefter manøvreret klar af Broen og fortøjet ved Islands Brygge. Ved Kollisionen havde Skibet faaet en mindre Skade paa Stævnen. Rejsen fortsattes.

Anm. Kollisionen maa efter det oplyste antages at skyldes den Omstændighed, at Brovagten paa Grund af Taagen først forsent blev opmærksom paa, at A. vilde passere Broen før en Kran, der var paa Slæb. Kuglerne var hejst som Signal til Kranen.

3. M/S **Afrika** af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Hongkong til Shanghai.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{5}$ 24 i Hongkong.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{10}{5}$ 24.

Den $\frac{5}{5}$ Kl. 6³⁰ Emd., da Besætningen ved Afsejlingen fra Hongkong var ved at fire en Lossebom agter, kom der et Par Kinker paa Wirehangeren. Disse fiskede Armen paa Matrosen som firede, herved smuttede 2 Tørn af Spilkoppen, og Bommen, som var c. Mandshøjde fra sit Leje, faldt ned og kvæstede Letmatros Hans Peter Larsen Nielsen haardt. Den forulykkede, som straks blev bragt paa Hospitalet, døde den følgende Dag som Følge af de paadragne Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

4. Galease **Agne** af Höganäs, 54 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Lysekil til Aalborg med Brosten.

Kollideret d. $\frac{27}{9}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{2}{10}$ 24.

Se Nr. 219.

5. 3^m M/Sk. **Agnete** af Hirtshals, 99 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Skarrehage i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{21}{10}$ 24 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. $\frac{27}{10}$ 24.

Kl. ca. 3^{1/2} Emd. da A. befandt sig i NØ.-Mundingen af Væl-Sund og skulde passere Pynten paa Ø. Siden af Sundet, tog Skibet Grunden paa et Grusrev c. 100 Fv. fra Land. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance, og d. 23¹⁰/10 Kl. 1^{1/2} Emd. blev A. bragt flot af S/S »Vesterhavet«.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Kortet viste dybt Vand helt ind til Land, samt at det var Højvande den paag. Dag, hvorfor Revet, som ikke er afmærket, ikke var synligt.

6. M/Gl. **Albatros** af Svendborg, 132 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Svendborg i Ballast.

En Mand forsvundet d. 4⁷/7 24.

Søforhør i Svendborg d. 5⁷/7 24.

Kl. 11 Emd., da A. laa til Ankers mellem Romsø og Fyn, opdagedes det, at Matros Hans Skindballe Ottesen var forsvundet. Det formodes, at den paagældende er faldet eller sprunget over Bord og druknet.

7. M/Sk. **Albert Koentges** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Horsens med ca. 110 Tons Rug.

Grundstødt d. 16¹²/12 24 ved Fyns Ø. Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Horsens d. 3¹/1 25.

Kl. 1³⁰ Emd. var Skibet ved Romsø, da Vejret begyndte at blive taaget. Kl. 4 Emd. blev Taagen tæt. Kl. 4¹⁵ Emd. ændredes Kursen fra NNV. til N. og der loddedes 5 m Vand. Et Øjeblik efter grundstødte A. K. paa Fyns Rev. Da man ikke kunde faa Skibet flot, og dette begyndte at hugge i Grunden, kastedes en Del af Lasten over Bord. Efter at ca. 18 Tons var kastet, kom Skibet flot Kl. 7³⁰ Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er formentlig Taage og Strømsætning.

8. S/S **Alexandra** af Kjøbenhavn, 2587 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Boston til Philadelphia.

Skruen havareret d. 18²/2 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring om Bord d. 25²/2 24.

Den 18²/2 mærkede man, at Skruen havde taget Skade, og ved Ankomsten til Philadelphia viste det sig, at der manglede et Skruerblad, der sandsynligvis var slaaet af ved at tørne mod Vraggods.

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

a) Paa Rejse fra Yxpila til London med 663,2 Stdr. Træ.

Kastet Dækslast d. 1⁴/9 24 i den botniske Bugt.

Søforklaring i London d. 26⁹/9 24.

Under en Storm d. 1⁴/9 med svær, krap Sø, i den botniske Bugt fik A. Slagside til Bb. Man forsøgte ved Hjælp af Tankene at rette Skibet, men da Slagsiden forøgedes, begyndte man Kl. 8^{1/2} Fmd. at kaste Dækslasten over Bord. Kl. 11^{1/2} Fmd., da ca. 25 Stdr. var kastet over Bord, laa Skibet ret.

Anm. Dækslasten var blevet vaad som Følge af, at Skibet under de foregaaende Dages Storme havde taget meget Vand over Dækket.

b) En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 26¹¹/11 24 i Catania.

Søforhør i København d. 1⁵/5 25.

Kl. 5³⁰ Fmd. faldt Skibets Vagtsmand, Letmatros Jens Valdemar Hansen Laursen, ned i Lasten tillige med en Luge. I. Styrmand blev straks varskoet, og den forulykkede blev hurtigst muligt bragt paa Hospitalet; men ved Ankomsten dertil var han død.

Amn. Ulykken formodes at være sket paa den Maade, at Vagtsmanden under Arbejdet med at aabne Lugerne, der midlertidig havde været tildækket paa Grund af Regn, har faaet Overbalance og er styrtet ned.

10. S/S **Allsund** af Rødby Havn, 1568 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Rødby Havn til Sundsvall.

Maskinen havareret d. 4⁷/7 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 16¹⁰/10 24.

Kl. 12²⁵ Fmd. tørnede Skruen mod en haard Genstand. Kort efter maatte Maskinen stoppes, da det viste sig, at Lavtryksstempeldækslet var afbrækket, Stempel- og Plejlstang bøjet, Krumtappanden afbrækket foruden at der var sket en Del andre Havarier. Kl. 6⁰⁵ Fmd. var Skaden udbedret saa vidt, at Maskinen var manøvreedygtig igen. Skibet gik nu til Stockholm for Reparation. D. 4⁷/7 Kl. 7¹⁰ Emd. opankredes A. paa Stockholm Red. Ved Eftersyn af Skruen viste det sig, at de førende Kanter paa 2 Skruerblade var takkede samt Mønnien afskrabet paa enkelte Steder, hvorfor det formodedes, at Skruen d. 4⁷/7 var tørnet mod Vraggods.

11. M/Kt. **Alvilda** af Frederikshavn, 8 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. 15¹²/12 24 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 20¹²/12 24.

A. ankom til Fiskepladsen Kl. 8 Fmd. og udkastede Ankeret med Bøjen, hvori den vestre Arm af Vodtovet var fastgjort og stod derpaa N. over med Grejerne. Da A. var kommet ca. 700 Fv. bort fra Bøjen, kom Ff. »Bethania« af Frederikshavn V. fra og ankrede i kort Afstand tværs af A. Kort efter lettede B. og gik tværs over A.s Vodtov og ankrede et Stykke østen for. Dette skete efter at A.s Vod var kastet, saa B.s Anker blev sat indenfor det Omraade, hvor A.s Redskaber var sat. Da A. paa Tilbagevejen med den østre Vodarm var ca. 300 Fv. fra Bøjen, kom B., der var i Færd med at udsætte sine Grejer, op langs A.s Stb. Side. A.s Fører, der var til Rors, mente at høre Raab fra B., hvorfor han overlod Rattet til en af Besætningen og løb forud for bedre at kunne høre. B. styrede da tværs paa A.s Kurs og syntes samtidig at mindske Fart. Rørgængerer i A. lagde Roret i Borde, men naaede ikke at faa Maskinen slaaet Bak, før A. løb op i B.s Agterende, hvorved B. fik Lønningen og en Støtte knust, samt Styrehuset delvis ødelagt.

B.s Besætning forklarede, at saa vidt man kunde skønne, havde A ikke kastet sit Vod, da B. ankrede sidste Gang. Da B. nærmede sig A., saa man dette Fartøjs Fører forlade Roret og løbe forud. Derved drejede A. til Stb., og skønt Roret i B. straks blev lagt i Borde, skete Kollisionen som ovenfor angivet. B. mindskede ikke Fart.

Anm. 1. Efter de afgivne Forklaringer fandt Søretten Anledning til at udtale:

1) Kutter »Bethania«s Skipper har ved sin Adfærd søgt at lægge Hindringer i Vejen for »Alvilda«s Fiskeri.

2) Kutter »Alvilda«s Fører burde ikke have forladt Rattet, da han saa Kutter »Bethania« nærme sig, særlig da det efter de opgivne Kurser maatte paahvile »Alvilda« at vige for »Bethania«.

Anm. 2. Ved Frederikshavns Sørets Dom af ³¹/₃ 25 blev Rederen af »Bethania« idømt en Bøde paa 40 Kr. for Overtrædelse af Sønæringslovens § 16 ved at have ladet denne Kutter føre af en Fisker, der ikke var i Besiddelse af Bevis som Fiskeskipper af 2. Kl.

12. Gl. **Amager** af Dragør, 78 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Træ. Paa Rejse fra Strømfors til Charlestown med 120 Tons Træ.

Sprunget læk d. ⁴/₉ 24 i Nordsøen, søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Yarmouth d. ⁶/₉ 24.

Kl. 3 Fmd., da A. befandt sig ca. 5 Sm. NV. for Hewarge Fyrskib, opdagedes det, at Skibet lækkede stærkt. Der var paa det Tidspunkt 3 Fod Vand i Rummet. Det blæste Storm af Ø. med krap Sø. Da det ikke var muligt at holde Skibet læns ved Pumpning, blev en Del af Dækslasten kastet over Bord for at lette Skibet. Kl. 7 Fmd. hejstes Nødsignal. Dette observeredes af britisk Dampner »Hodder« af Goole, der slæbte A. til Yarmouth. A. var da fuld af Vand, Dækslasten var mistet, og Skibet flød paa Rumlasten.

Anm. Lækagen formodes at være opstaaet som Følge af haardt Vejr.

13. 3^m Sk. **Anders Chydenius** af Gamla Karleby. Paa Rejse fra Skive til Nørresundby i Ballast.

Grundstødt d. ¹¹/₉ 24 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d. ¹⁵/₉ 24.

Da A. C., der havde Lods om Bord, Kl. 5¹⁵ Emd. skulde styre ind i Draget, blev Skibet under en Byge af Vind og Strøm ført for tæt til Farvandetets østlige Side. Begge Ankre blev kastet, men Skibet drev til Trods herfor paa Grund. D. ¹²/₉ Kl. 9⁴⁰ Emd. blev A. C. bragt flot ved Hjælp af en Bugserbaad.

14. 3^m M/Sk. **Andreas** af Marstal, 122 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Setubal til Malmø med Salt.

Borteblevet; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. ⁵/₅ 25. Søforhør i Marstal d. ²²/₆ 25.

A. afgang fra Setubal d. ¹²/₁₂ 24. Siden da er intet hørt til Skibet, der maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Skibets Besætning bestod af: Skibsfører Rasmus Rasmussen, Ommel, Styrmand Hans Kresten Petersen, Kraghøns, Motorpasser August Johannes Jensen, Stenlille, Letmatros Karl Aksel Andersen, Tved, Kok Peter Harry Vilhelms, Flemløse.

15. S/S **Angelica Mærsk** af Svendborg, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

a) Paa Rejse fra Memel til Hull med ca. 1700 Tons Træ.

Kollideret d. ²⁷/₅ 24 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁸/₅ 24.

Kl. 1 Emd. gik A. M. ind i Victoria Dock assisteret af Lods og Slæbebaad. Vinden var frisk, agterind, og Strømmen medgaende. Skibet havde to Trosser i Land om Bb. Slæbedamperen søgte at dreje A. M.s Bov Bb. over, men forinden dette lykkedes, tørnede A. M.s Stb. Bov mod Stb. Side af norsk Dampner »Columbia«, der laa fortøjet i Dokken, hvorved C. blev beskadiget. A. M.s Maskine gik Fuld Kraft Bak.

b) Paa Rejse fra Bremen til Landskrona med Sukker.

Grundstødt d. ¹³/₁₂ 24 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Nørresundby d. ²⁶/₅ 25.

Kl. 10³⁰ Emd. passerede en Dampner A. M., som derved mistede Styret og Kl. 10³⁵ tog Grunden paa Kanalens S.-Side, ca. 18 Sm. fra Brunsbüttel. D. ¹⁴/₁₂ Kl. 2³⁰ Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp, uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

16. 2^m M/Ff. **Anina** af Esbjerg. 38 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg, Bøg og Fyr.

Paasejlet d. ¹³/₃ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²²/₃ 24.

Kl. ca. 11³⁰ Emd., da A. laa opankret ca. 40 Sm. NV.¹/₂N. for Horns Rev. Fyrskib, kom en Trawler — H 707 »Kimberley« af Hull — saa tæt til A.s Bb. Side, at dens Trawl fiskede A.s Anker. A.s Ror var surret haardt Stb., og da K. begyndte at slæbe A., kom der saa stor Kraft paa Roret, at Rorstammen blev vredet halvt over; endvidere beskadigedes Ankerspillet. Skønt der fra A. blev givet Signaler med Taageapparatet og affyret Skud, slæbte K. med A. i over en Time, før Trawleren stoppede. Under Arbejdet med at klare Ankergrejerne af Trawleren, kolliderede Skibene, hvorved A. fik knækket to Støtter.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

17. Ff. **Anine** af Grenaa, 39 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. ¹⁵/₆ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹⁷/₆ 24.

Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Fmd. blev A., der laa til Ankers 6 Sm. SV.t.S. af Ammerum Banks Fyrskib, paasejlet af hollandsk Damptrawler J. J. M. 103 »Dofiger« af Ymuiden. A. mistede Klyverbommen og tog en Del Skade paa Skrog og Sejl, saa den blev læk.

Anm. Det er i Sagen oplyst, at der om Bord i A. ved den paagældende Lejlighed ikke holdtes effektiv Vagt. For dette Forhold vedtog Føreren for Esbjerg Søret at betale en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

18. Gl. **Anna** af Aarhus. Bygget af Træ. Paa Rejse fra Aarhus til Samsø med 35 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{26}{3}$ 24 ved Samsø.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{28}{3}$ 24.

Kl. ca. 8³⁰ Fmd. passerede A. Nordspidsen af Besser Rev. Kort efter blev det Taage, og Kl. 9 Fmd. grundstødte A., som det senere viste sig ud for Hønsepullen paa Stengrund Ø. for Besser Rev. Kl. ca. 2 Emd. blev A. taget af Grunden af en Fiskerbaad. Ved Grundstødningen fik Fartøjet en Lækage samt mistede Straakølen.

19. 2^m Kutter **Anna** af Tofte, 82 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{4}{4}$ 24 ved Island; 17 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Skaale (Østerø) d. $\frac{28}{5}$ 24. Indberetning fra Danmarks Repræsentation i Island dat. $\frac{31}{5}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{3}{6}$ 24, $\frac{3}{3}$ og $\frac{13}{3}$ 25.

D. $\frac{20}{3}$ 24 afgik A. fra Fuglefjord for at fiske ved Island. D. $\frac{4}{4}$ 24 er Skibet strandet og forlist ved Grindavik paa Island. Hele Besætningen, 17 Mand, omkom.

Anm. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Forliset vides intet.

20. Gl. **Anna** af Kjøge. Paa Rejse fra Aarhus til Saxkjøbing med 75 Tons Skorstenssten.

Grundstødt d. $\frac{7}{8}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{8}{8}$ 24.

Natten mellem d. $\frac{7}{8}$ og $\frac{8}{8}$ grundstødte A. paa Tunø Rev. Skibet blev af Bjergere fra Tunø bragt flot d. $\frac{8}{8}$ Kl. 2 Emd. og fortsatte Rejsen.

21. M/Gl. **Anna** af Aalborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1850 af Eg. Paa Rejse fra Nørre Sundby til Ny Mølle med Kul.

Strandet og forlist d. $\frac{10}{9}$ 24 i Limfjorden.

Forlisanmeldelse dat. Aalborg $\frac{14}{10}$ 24. Strandingsforretning i Nymølle og paa Fur d. $\frac{3}{10}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{2}{2}$ 25.

D. $\frac{10}{9}$ laa A. opankret ca. 300 m udfor Nymølle, hvor der lossedes Kul. Kl. ca. 9 Fmd. blæste det pludseligt op til Storm af NV., hvorfor det forsøgtes at lette og gaa over i Læ af Mors. Da dette mislykkedes, blev der lagt endnu et Anker ud, men Skibet gik i Drift og grundstødte kort efter. Besætningen — ialt 2 Mand — gik i Jollen, der kort efter kæntrade; de ombordværende blev dog bjerget med Assistance fra Land. Skibet blev Vrag.

22. Gl. **Anna Louise** af Egersund, 33 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund til Rønne med 62 Tons Drænrør.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Egersund d. $\frac{13}{12}$ 24. Søforhør i Graasten d. $\frac{15}{4}$ 25 og $\frac{27}{7}$ 25.

D. $\frac{26}{8}$ 24 afsejlede A. L. fra Egersund. D. $\frac{27}{8}$ blev Skibet observeret et Par Sm. NV. for Dornbusch; siden da er intet hørt til Skibet, der formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Skibets Besætning bestod af 1 Mand foruden Føreren. Desuden var Førerens Hustru og Barn om Bord.

23. Sk. **Anne** af Marstal, 35 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra København til Malmø med Rug.

Grundstødt d. $\frac{17}{10}$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{10}$ 24.

Kl. 12³⁰ Emd. grundstødte A. i diset Vejr ved Indsejlingen til Malmø Havn. Kl. 1³⁰ Emd. kom Skibet af Grunden ved Hjælp af Bugserbaad.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes, at Skibet holdt V. for Renden, hvor der blev foretaget Opfyldningsarbejder, hvilket ikke var angivet i Kortet.

24. S/S **Anneberg** af Nykøbing S., 2549 Reg. T. Br. Bygget 1902.

a) Grundstødt d. $\frac{8}{7}$ 24 i Kemi Havn.

Søforklaring i London d. $\frac{18}{7}$ 24.

Under Forhaling, med Lods om Bord, i Kemi Havn fra Ajos til Yderreden tog A. Kl. 6⁴⁵ Fmd. Grunden. Skibet kom kort efter flot ved egen Hjælp. Ved Undersøgelse af Forpeaken viste det sig, at 2 Bundplader var blevet bulede.

b) En Mand kvæstet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{17}{10}$ 24 i Danzig.

Søforklaring i Hull d. $\frac{3}{11}$ 24.

Kl. 5⁴⁵ Emd. under Lastning af Planker fra Lægter, kom den ene Ende af et Slæng under Lægterens Lønning, hvorved der kom saa stor Kraft paa Bom og Hanger, at Øjebolten, hvori Hangerblokken var fastgjort paa Masten, brækkede, saa Bommen faldt ned og splintredes i to Stykker, hvorved en Arbejder fra Land fik venstre Ben beskadiget.

Anm. Bruddet paa Øjebolten viste sig at være frisk.

25. S/S **Arabien** af Kjøbenhavn, 4714 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Nanaimo til Shanghai.

Havareret d. $\frac{9}{2}$ 24 i Stillehavet.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{25}{2}$ 24.

Kl. 7³⁵ Emd. da det blæste en orkanagtig Storm af VNV. med meget oprørt Sø, tog Skibet en svær Braadsø over, der foraarsagede betydelig ovenbords Havarier; saaledes blev to Redningsbaade og en Jolle slaaet over Bord og en Redningsbaad knust, Stb.s Side af Stiverne midtskibs bøjet ind og Dørene knust. Ved Daggry fandtes yderligere adskillige Havarier paa Skrog, Dæk, Opstaaende, Maskine, Dampspil, Rigning og Inventar, der var foranlediget af Braadsøen.

26. M/S **Argentina** af Kjøbenhavn, 4104 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Buenos Aires til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{1}{10}$ 24 i Santos Havn.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. $\frac{7}{10}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{11}$ 24.

D. $\frac{30}{9}$ Kl. 5 Emd. opankredes A. efter Lodsens Anvisning paa Floden ved Santos i Nærheden af flere andre Skibe og nærmest S/S »Haleakala« af Long Beach. D. $\frac{1}{10}$ Kl. 5 Fmd. skiftede Strømmen; som Følge af at A. og H. svingede op for Strømmen hver sin Vej tørnede H.s Agterende mod A.s Bb.s Side udfør Nr. 5-Lugen. Opsvajningen foregik saa hurtigt, at der intet kunde foretages for at undgaa Kollisionen. A. fik ved Kollisionen en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

27. 3^m Sk. **Arietis** af Marstal, 96 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Råfsø til Frederikshavn med 50 Stdr. Træ.

Mistet Dækslast og sprunget læk i December 1924 i Østersøen. Grundstødt d. $\frac{20}{12}$ 24 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{4}{2}$ 25.

D. $\frac{3}{12}$ afgik A. fra Råfsø. Fra d. $\frac{9}{12}$ til d. $\frac{10}{12}$ havde Skibet gennemgaaende haardt Vejr, og en Del af Dækslasten gik overbord. Da Skibet desuden viste sig at lække mere end sædvanligt, besluttedes det d. $\frac{20}{12}$ Kl. 10 Fmd. at søge Hangø som Nødhavn. Kl. 6 Emd. pejledes Hangø Fyr i VNV, giss. Afst. 2 Sm. Derfra styredes misv. NNØ. og samtidig blussedes efter Lods. Vinden var i Løbet af Dagen løjet stærkt af, og det var omtrent stille. Da den røde Vinkel i Gustafs Værn Vinkelfyr blev synlig, ændredes Kursen til N., hvilken Kurs holdtes, medens der styredes over Fyrets klare Vinkel. Da Fyret viste grønt, pejledes det i NV.t.V., og samtidig pejledes Russarø Fyr i VSV. Der kom nu en Baad ud, som antoges for Lodsbaaden, hvorfor Skibet holdtes tæt til Vinden for at afvente Lods. Pejlingerne af Fyrene forandredes ikke kendeligt. Da der kom lidt Vind fra Ø., blev Roret lagt op for at halse. Umiddelbart efter opdagedes Braad forude, og Skibet rørte Grunden to Gange, antagelig paa Yderkeljoggrundens yderste Skær, hvorefter det faldt af. Da det viste sig, at det ikke var Lods, der kom ud, og da Søen havde lagt sig en Del, besluttedes det at fortsætte Rejsen. Fra d. $\frac{26}{12}$ var Skibet stadig udsat for haardt Vejr, og der gik jævnlige en Del af Dækslasten over Bord. Da Mandskabet efterhaanden blev meget udmattet, og Sejlene maatte repareres, forinden Rejsen kunde fortsættes, gik A. d. $\frac{5}{1}$ 25 ind til Libau.

Anm. Lækagen maa efter det oplyste antages at være foraarsaget ved, at Skibet under de svære Storme har arbejdet særlig haardt i Søen. Grundstødningen skyldes antagelig den Omstændighed, at Skibet — efter at være kommet ind i Gustafs Værn Vinkelfyrs grønne Vinkel — holdtes til Vinden i Stedet for straks at kovende.

28. S/S **Arkansas** af Kjøbenhavn, 3651 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Boston med Træ.

Rørt Grunden d. $\frac{8}{1}$ 24 ved Blyth.

Søforklaring i Newcastle on Tyne d. $\frac{16}{1}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{4}$ 24.

Kl. 3 Fmd. afsejlede A. fra Blyth. Vinden var SØ., stiv Kuling. Lods og Slæbebaad kvitteredes Kl 3¹⁵ Fmd. Kort efter, at Skibet var kommet udenfor Havnen, hvor der stod meget høj Sø, tørnede det haardt mod Bunden med Agterskibet. A. befandt sig da midt i Fyrlinien. Da Nr. 4 Bundtank viste sig at være blevet saa læk, at den ikke kunde holdes læns, styredes ind paa Tynefloden, hvor Skibet Kl. 7 Fmd. for-tøjedes ved Howdon Bøjerne.

29. S/S **Arnold Mærsk** af Kjøbenhavn, 1966 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Fineidet (Norge) til Danzig med 2760 Tons Svovlkis.

Grundstødt d. $\frac{23}{12}$ 24 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Bergen d. $\frac{30}{12}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{1}$ 25.

D. $\frac{23}{12}$ Kl. 1³⁵ Fmd. passerede A. M., der havde Lods om Bord, den N.lige Indsejling til Stensundet. Det blæste SV.-lig Storm med svære Byger. Da Bratholmene skulde passeres, lagdes Roret haard tStb. Skibet lystrede Roret meget langsomt og drev sidelæns Stb. over. Da Grundstødning var uundgaelig, blev der slaaet Fuld Kraft Bak. Straks efter, Kl. 2²⁰ Fmd., stødte Skibet paa Bratholmen. Da A. M. havde rørt Grunden blev der slaaet Stop og Halv Kraft Frem, hvorefter Skibet gled af Grunden. Forpeaken løb fuld af Vand, og Nr. 1 og Nr. 2 Tank lakkede, hvorfor man gik tilbage til Stensundet og ankrede. Da Pumpeperne kunde holde Vandet i Forskibet, fortsattes Rejsen til Bergen som Nødhavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var storm og Strømsætning.

30. S/S **Aske** af Kjøbenhavn, 39 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret d. $\frac{30}{5}$ 24 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{25}{6}$ 24.

Kl. ca. 11 Fmd. afgang A. fra Ydersiden af Kvæsthusbroen for at afgive en Ordre til S/S »Tunø«, der kom med 2 Pramme paa Siden af hinanden, og skulde ind paa Indersiden af Kvæsthusbroen. Da A. pas-

serede Nordenden af Kvæsthusbroen, og var ca. 15 m agten for Prammene, kom Vandbaaden »Capduen« pludselig tilsyne ret agten for Prammene. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak og givet 3 Stød i Fløjten, men inden Farten kom af Skibet, tørnede A. mod C. midtskibs om Stb., hvorved der fremkom et større Hul. Der var ingen Signaler hørt fra C.

Besætningen paa C. forklarer, at C. kom fra St. Annæ Plads og skulde over til Københavns Flydedok. Ved Enden af Kvæsthusbroen blev der givet et langt Stød i Signalhornet. S/S »Tunø« blev observeret, og da T. gav 2 Stød i Fløjten, drejedes straks til Bb. Da Prammene omtrent var passeret drejedes Stb. over, og da C. var tværs af Agterenden af agterste Pram saas A. komme rundt Brohovedet. Føreren raabte og vinkede til nogle Folk, som stod forude paa A., der umiddelbart efter løb ind i Siden paa C. Paa C. havde man ingen Signaler hørt fra A.

C. blev af A. og T. slæbt op i Trangraven, hvor den blev sat paa Grund.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa ifølge de afgivne Forklaringer antages at være, at A. og C. var skjult for hinanden — dels af Brohovedet dels af Prammene — indtil umiddelbart før Kollisionen.

31. Motor-Tjalk **Asta** af Aalborg, 89 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Thisted med 70 Tons Rug og 85 Tons Hvede.

Havareret og forladt d. $\frac{5}{12}$ 24 i Østersøen.

Søforhør i Sønderborg d. $\frac{9}{12}$ 24.

Kl. ca. 4³⁰ Fmd. da A. var 5—6 Sm. Ø. for Slimünde knækkede Masten ca. 8 m over Dækket og gik over Bord tillige med Sejl og Rig. Vinden var frisk SØ.-lig. Skibet opankredes, og Mast, Rundholter, Sejl og Rig blev saa godt som muligt surret til Bb.s Side. Ved Daggy friskede det op til Storm, Motoren blev sat i Gang og man begyndte at hive Ankeret hjem. Dette var imidlertid uklart af Klyveren, hvorfor Kæden maatte kappes. Efter ca. 5 Minutters Forløb gik Motoren i Staa, fordi Skruen kom uklar af Stumperne fra Storsejlet. Skibet faldt tværs i Søen, som stadig brød over dette, og Jollen, der var paa Slæb, sank. Jollsejlet blev rigget op ved Ankerspillet, men kort efter knækkede Masten. Hækankeret blev nu firet ud for at holde Agterenden op mod Søen; men Kl. 1³⁰ Emd., da A. antoges at være ca. 4 Sm. ØSØ. af Fals-høft, faldt Skibet atter tværs i Søen. Bb.s Anker blev nu stukket ud, og da man ikke kunde faa Hækankeret hjem, maatte man stikke det fra sig. Kl. ca. 2 Emd. kom to tyske Torpedobaade G 8 og G 11 til. I Løbet af en Time blev en Wire ført om Bord fra G 11, A. stak Ankeret fra sig, og Bugseringen paabegyndtes, men $\frac{1}{2}$ Time efter sprang Wiren. Under Bugseringen brækkede Søen Storlugens Surringer; Lugen blev dog surret igen. A. fik nu en svær ny Manillatrosse fra G 8, og blev slæbt for Vejret, men efter ca. 45 Minutters Slæbning sprang ogsaa denne Trosse. Under Arbejdet med at faa Trossen om Bord kom G 8 med Hækken under A.s Bovspryd, hvorved dette brækkede inde ved Stævnen. G 8 kom nu langs Siden af A., hvis Besætning, hvoraf Kokken havde faaet venstre Haand kvæstet, sprang om Bord i Torpedobaaden, som landsatte A.s Besætning i Kiel.

Anm. A. blev senere indbrøjet til Sønderborg af 2 Motorskibe.

Den danske Regering har overfor Cheferne for de tyske Torpedobaade G 8 og G 11 udtalt sin Tak for den værdifulde Bistand, der under vanskelige Forhold er ydet »Asta«.

32. S/S **Astrid** af Norrkøping, 822 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Immingham til Stockholm med ca. 1600 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{24}{3}$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Rønne d. $\frac{26}{3}$ 24.

Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte A. i Taage paa S.-Siden af Hvide Odde Rev. Skibet kom af Grunden d. $\frac{26}{3}$ Kl. 1 $\frac{1}{4}$ Fmd. med Assistance af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

33. S/S **Avance** af Kjøbenhavn, 1294 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

Kollideret d. $\frac{22}{12}$ 24 i Methil Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{31}{12}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{1}$ 25.

A. laa lastklar ved Spout i Nr. 2 Dok, da Vinden Kl. ca. 8 Emd., under en orkanagtig Byge, pludselig sprang fra SØ. til SV. Herved sprængtes A.s Agterfortøjninger, og Agterenden svingede rundt og tørnede svensk S/S »Mathilda«, der laa fortøjet i Bøje, hvorved M.s Agterfortøjninger brækkede, og begge Skibe drev mod Kajen mellem Nr. 1 og Nr. 2 Dok. A. fik Roret bøjet og led en Del forskelligt Havari.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var orkanagtig Storm.

34. M/S **Avant** af Kjøbenhavn, 670 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr. Paa Rejse fra Karlskrona til Dunkerque med Brosten.

Kollideret d. $\frac{15}{5}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{16}{5}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{6}$ 24.

Kl. 9³⁰ Emd. stoppedes ca. $\frac{1}{2}$ Sm. ØNØ. for Dyck Fyrskib for at tage Lods om Bord. I det Øjeblik Lodsens kom om Bord saas en modgaende Damper, hvis grønne Lanterne man i nogen Tid havde set om Stb., pludselig at dreje haardt til Stb., saaledes at den viste rødt Lys til A. Maskinen i A. blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men denne Manøvre kom ikke til Udførelse, idet Lodsens, der netop var kommet paa Broen, beordrede Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Samtidig blev der givet 2 Stød i Dampføjten. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Orange River«, hørtes 3 korte Stød. Ca. 1 Minut efter — Kl. 9⁴³ Emd. — tørnede O. R. mod A.s Stb.s Side, der blev stærkt beskadiget. Ved at stoppe Sække i Hullet under Vandlinien og ved at pumpe uafbrudt Lykkedes det at holde Skibet læns, saaledes at Rejsen kunde fortsættes. Kl. 11⁴⁶ ankom A. til Dunkerque.

Anm. Søforklaring fra O. R. foreligger ikke.

35. S/S **Baldur** af Vejle, 441 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Frederikshavn.

Sprunget læk i Isen d. $16/1$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/1$ 24.

Kl. 5⁰⁰ Emd. afgik B. fra Kjøbenhavn. Skibet mødte flere Gange Is. Kl. 7¹⁵ Emd. var Isen saa fast og pakket, at Skibet maatte stange for at komme frem. Efter at B. havde stanget flere Gange, hørtes det pludseligt, at Vandet strømmede ind i Forpeaken, og det viste sig, at der var gaaet et stort Hul i Bb.s Side lige i Vandlinien i andet Spanterum foranfor det vandtætte Skod. Maskinen blev stoppet og Hullet tætnet med Uldtæpper og Kiler og afstivet. Kl. 10¹⁵ Emd. præjedes S/S »Kjøbenhavn«, der var tilkaldt ved Raketter. Fra K. telegraferedes om Assistance til B. D. $17/1$ Kl. 2³⁰ Fmd. ankom Isbryderen »Bryderen«, der assisterede B. til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

36. S/S **Baltic** af Kjøbenhavn, 358 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Gøteborg med ca. 230 Tons Stykgods.

Kollideret og sunket d. $28/11$ 24 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/12$ 24. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $4/12$ 24.

D. $27/11$ Kl. 7³⁰ Emd. afgik B. fra Kjøbenhavn. Store Middelgrunds Lysbøje passeredes d. $28/11$ Kl. 3 Fmd.; samtidig blev Vejret taaget, hvorfor der blev slaaet Halv Kraft og afgivet Taagesignaler. Der styredes N.t. V. $1/2$ V. Vinden var S.lig. Kl. 5 Fmd. blev der atter slaaet Fuld Kraft, da Taagen var lettet lidt; dog blev Taagesignal stadig afgivet. Kl. 8 Fmd. overtog Styrmanden Vagten efter Føreren, der gik ned. Kl. 9 Fmd. var Føreren atter paa Broen for at tale med Styrmanden. Taagen var da — efter Førerens Opgivende — ikke tættere, end at man kunde se i en Afstand af et Par Sømil, og Føreren, der var tilbøjelig til at tro, at Vejret vilde klare op, gik derpaa ned for at hvile sig, idet han dog paalagde Styrmanden at bruge Dampfløjten hyppigt. Kl. ca. 9²⁵ Fmd. gik Styrmanden ned i Bestiklukafet, hvor han opholdt sig ca. 5 Minutter. Umiddelbart efter at Styrmanden havde forladt Broen, hørtes Taagesignal fra et Dampskib forude om Bb. Signalerne hørtes jævnlige indtil Kl. 9³⁵, da det fremmede Skib, der senere viste sig at være svensk M/S »Frost«, pludselig kom til Syne om Bb i nogle faa Favnes Afstand. Taagen var paa dette Tidspunkt meget tæt. Roret i B. blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede F. med Stævnen mod B.s Bb.s Side tæt agten for Stormasten og skar sig ca. $1\frac{1}{2}$ m ind i B., der straks begyndte at synke. Det lykkedes B.s Besætning at bjerge sig om Bord i F., medens Skibene laa mod hinanden. Styrmanden, H. A. Heilmann Hansen af Frederiksberg, naaede dog ikke at komme med over i F., idet Lejderen, som den øvrige Besætning havde benyttet sig af, brækkede medens han stod paa den; han faldt herved ned og slog Hovedet haardt mod Lønningen paa B., hvorefter han faldt i Vandet. Han blev kort efter bjerget om Bord i F., men døde Kl. 10 Fmd. som Følge af de Kvæstelser, han havde paadraget sig ved Faldet. En svensk Maskinmester Håkonsen, der var Passager i B., gik ned med Skibet, som Følge af, at han vilde søge at bjerge sin Bagage, og derfor ikke naaede at komme over i F. inden Skibene gled fra hinanden. B. forsvandt hurtigt i Taagen og formodes at være sunket faa Minutter efter Kollisionen.

Anm. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af $23/12$ 25 blev Føreren af B. i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 300 Kr., idet Retten fandt, at han havde udvist grov Pligtforsømmelse ved at forlade Broen uden at instruere den nyantagne Styrmand tilstrækkeligt og navnlig ved ikke at give Ordre til at mindske Fart, uagtet han var vidende om, eller maatte forudsætte, at B. fortsatte for fuld Fart i Taagen, og ved ikke straks — da Styrmanden kom ind i Bestiklukafet — at beordre ham op paa Broen igen.

37. S/S **Bass Rock** af Stettin, 628 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hull til Randers med ca. 650 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. $7/3$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/3$ 24.

Kl. 3 Emd. grundstødte B. R. i diset Vejr paa Skagens Rev. Kl. 10 Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

38. S/S **Begna** af Christiania. Paa Rejse fra Curacao til Fredericia med 2500 Tons Raaphosfat.

Grundstødt d. $24/3$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $31/3$ 24.

Kl. 1⁴⁰ Fmd. opankredes B. paa Grund af Taage. Skibet antoges da at være ca. 2 Sm. SØ. for Lillegrunden. Kl. 3 Emd. littede Taagen en Del, og der saas Land i SV.lig Retning i ca. 2 Sm.s Afst. Kl. 3³⁰ Emd. blev Ankeret hevet op, og Kursen sat N.28 V. 5 Minutter efter stødte Skibet paa Grund og stod fast, som det senere viste sig, paa Bolsaxen. Det forsøgtes paa forskellig Maade at bringe Skibet flot, men uden Held, hvorfor der rekvireredes Assistance pr. Radio. D. $25/3$ Kl. 6 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Ymer« af Kjøbenhavn, der Kl. 7¹⁵ Emd. begyndte at slæbe paa B. Slæbningen fortsattes uden Resultat til Kl. 8⁵⁵ Emd., da Arbejdet indstilledes. D. $26/3$ Kl. 12¹⁰ Fmd., da Vandet var steget ca. 8 Tommer, genoptoges Bjergningsarbejdet, men stadig uden Held. Først Kl. 2⁴⁰ Emd. lykkedes det at bringe B. flot, men samtidig fik B. Slæberen i Skruen, hvorfor Skibet opankredes. Ved Hjælp af Dykker fra Y. blev Skruen klaret d. $7/3$ Kl. 2³⁰ Emd., hvorefter Rejsen fortsattes.

39. S/S **Bellona** af Odense, 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) Paa Rejse fra Odense til Aarhus med Stykgods.

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

Strandingsindberetning dat. $31/1$ 24.

Kl. 6 Emd. grundstødte B. i tæt Taage V. for Tunø Havn. Skibet kom af Grunden d. $31/1$ Kl. 6^{1/2} Fmd. ved egen Hjælp.

b) Paa Rejse fra Leith til Frederikshavn med 762 Tons Kul og Stykgods.

Grundstødt d. $18/12$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning paa Nørre Tornby Forstrand d. $18/12$ 24. Søforklaring og Søforhør i Hjørring d. $23/12$ 24. Strandingsindberetning, dat. $5/1$ 25. Subsidiært Søforhør i Kjøbenhavn d. $31/3$ og $22/4$ 25.

D. $16/12$ Kl. 3^{45} Emd. af gik B. fra Leith. Kl. 7^{22} Emd. passeredes May Isl. i 2,3 Sm.s Afst. Kursen sattes herfra dev. Ø. (1° vestl. Dev.). D. $17/12$ var Middagspladsen, der var bestemt ved to Stedlinieobservationer om Formiddagen, $56^\circ 57'$ obsv. N. Brd. $2^\circ 55'$ obsv. Ø. Lgd. Herfra styredes dev. Ø. (retv. sejl. K. N. 76° Ø.) D. $18/12$ Kl. 6^{50} Emd., da B. efter Bestikket skulde være paa $57^\circ 48'$ N. Brd. $9^\circ 16'$ Ø. Lgd., løb Skibet med fuld Fart paa Grund som det senere viste sig udfor Nørre Tornby S. for Hirshals. Vejret, der tidligere havde været sigtbart, var kort forinden Grundstødningen blevet diset, hvorfor man, da Grundstødningen skete, var ved at træffe Forberedelser til at tage Lodskud som Kontrol for Bestikket. Vinden var SV., frisk Kuling. Da det viste sig ugørligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance pr. Radio. Kl. 9^{30} Emd. kom Redningsbaaden fra Nørre Tornby langs Siden: med denne landsattes Kl. 11 Emd. 7 Mand af Besætningen. Efter Middag friskede Vinden, og Skibet begyndte at hugge i Bunden. Kl. ca. $2^{1/2}$ Emd., kom Redningsbaaden atter langs Siden, og Kl. 3 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Viking« til Strandingsstedet. Vejret var nu tæt Taage. Da det paa Grund af den høje Sø var umuligt at foretage noget Redningsforsøg, og da Redningsbaaden — som Følge af at Søerne nu skyllede hen over Skibet — ikke kunde blive liggende ved B. og ikke senere vilde kunne komme ud til Skibet, hvis Situationen skulde blive kritisk, og da endelig B. laa for langt fra Land til at man kunde naa det fra Land med Redningsraketa-apparatet, blev B. Kl. 3 Emd. forladt af Besætningen, der gik i Redningsbaaden, og kort efter blev landsat paa Kysten i god Behold.

Søretterne har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Det maa efter det oplyste antages, at Grundstødningen er foranlediget ved følgende sammentræffende Omstændigheder:

1) Usædvanlig stærk Strømsætning ind i Jammerbugten, hvorved Skibet er forsat ca. 30 Sm. i ØSØ.lig Retning;

2) at der, samtidig med at det var usigtbart eller kun let diset paa Søen, har ligget en Taagebanke langs Landet;

3) at den SV.-lige Kuling eventuelt i Forbindelse med andre atmosfæriske Forhold har hindret de Vagthavende i at høre Taagesignalet fra Hirshals eller Rubjerg Knude Fyr.

Anm. B. blev d. $27/1$ 25 bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Frederikshavn.

40. S/S **Benedikt** af Odense, 337 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Odense til København.

Skruen havareret i Isen d. $14/3$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/3$ 24.

Ved at arbejde i Isen blev alle Skruebladene i Tiden Kl. $12^{1/2}$ Emd.—9 Emd. slaaet af tæt ved Navet. B. blev af en Bugserbaad slæbt ind til København.

41. 3^m Sk. **Bergø** af Wasa (Finland). Paa Rejse fra Kotka til Aalborg med Træ.

Grundstødt d. $31/8$ 24 i Kattegat.

Strandingsindberetning, dat. $2/9$ 24.

Kl. ca. 7 Emd. grundstødte B. i diset Vejr paa Lysegrunden. Der foreligger intet oplyst om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot. Besætningen blev landsat i Helsingør af Svitzers Bjergningsdamper »Bien«.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være, at Afstanden til Fyret paa Lysegrunden var fejlagtig beregnet.

42. S/S **Berlin** af Kjøbenhavn, 2187 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Ghent med Træ.

Kollideret d. $23/5$ 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/5$ 24.

Kl. 7^{35} Emd., da B. befandt sig 3 Sm. V.t.N. fra Gedser Rev Fyrskib i Taage, hørtes Taagesignal fra en Damper 2 Str. om Stb. Der blev straks slaaet Langsomt til Maskinen, og Kl. 7^{38} — 7^{40} Stop. Ved 2. Taagesignal fra den fremmede Damper syntes denne at være avanceret længere til Stb., hvorfor B. forandrede Kursen fra N.t.V. til V. Da Signalet fra Damperen hørtes 3. og 4. Gang var det 5—6 Str. om Stb. Taagen var nu meget tæt. Den fremmede Damper gav pludseligt 1 kort Stød i Fløjten. B. svarede med det samme Signal, men før der var givet Bb.s Ror, saas Damperen komme frem af Taagen 7 Str. om Stb. B. gav 2 korte Stød i Fløjten, Stb.s Ror og Fuld Kraft Frem. Da Damperens Stævn havde passeret Agterpart af Broen, blev der givet haardt Bb.s Ror. Damperen syntes at have stærk Fart paa, og Kl. 7^{44} tørnede dens Stævn B.s Stb.s Side ud for Agtermasten, hvorved B. fik et Hul i Siden, samt Skanseklædning, Lønning, Rorledning og Dæksplader brækkede og bøjede. Damperen bakkede ud og forsvandt uden at opgive sit Navn. Da Vandet strømmede ind i Lasten, blev 20 Fv. Props og 50 Spir kastet over Bord fra Stb.s Side, Stb.s Maskintank blev lænsat og Bb.s Tank fyldt og Redningsbaadene blev svinget ud. Da Skibet herved fik 15° Bb.s Slagside, kom næsten hele Hullet over Vandet, hvorefter det blev tilstoppet med Sække. Skibet opankredes paa Gedser Rødsand, hvor Bjergningsdamperen »Sigyn«, som var tilkaldt pr. Radio, stoppede Lækagen. B. sejlede derefter til Kjøbenhavn for Reparation.

Anm. Det er senere blevet oplyst, at det fremmede Skibs Navn var »Rival«.

43. M/Jt. **Bertha** af Langø. Bygget af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Holtug til Nakskov med 32 Tons Kalkgødning.

Sprunget læk og sunket d. $1/8$ 24 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Storehedinge d. $5/8$ 24. Forlis anmeldelse, dat. $6/8$ 24. Strandingsindberetning, dat. $8/8$ 24.

Kl. 8 Emd. afsejlede B. fra Holtug. Kl. ca. 9 Emd. opdagedes det, at Fartøjet var læk. Da det trods Pumpning ikke var muligt at holde læns, styredes mod Land. Kort efter gik imidlertid Motoren i staa. Besætningen gik nu i Jollen, og Kl. $9^{1/2}$ Emd. sank Fartøjet paa 12 Fod Vand. Besætningen roede i Land.

- 44.** 2^m M/Ff. **Bethania** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat. Kollideret d. $15/12$ 24 i Kattegat.
Søforklaring i Frederikshavn d. $20/12$ 24.
Se Nr. 11.
- 45.** M/S **Bintang** af Kjøbenhavn, 2779 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til Hongkong med Ris og Stykgods.
Grundstødt d. $1/4$ 24 ved Kinas S.-Kyst.
Søforklaring i Hongkong d. $8/4$ 24.
Kl. ca. 1 Fmd. tog B. to Gange Grunden ved Breaker Point under Taage. Skibet kom begge Gange flot ved egen Hjælp. Ved Eftersyn viste det sig, at Stb.s Maskincofferdam og Stb. Maskinlast lækkede.
- 46.** S/S **Bjarke** af Kjøbenhavn, 1318 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Pernau. Tørnet mod et Vrag d. $16/12$ 24 i Riga Bugten.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/1$ 25.
Kl. 2²⁰ Emd. pejledes Kinø Fyrtaarn i misv. NØ. $1/2$ Ø., giss. Afst. 6 Sm. Kursen ændredes til dev. Ø. $3/4$ S. Kl. 2²⁴ Emd. tømmede Skibet haardt tilsyneladende med Bb.s Side ved Forriggeren. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men da Skibet stadig gik over Stævn, blev der slaaet Stop og straks efter Halv Kraft Frem. Skibet gik nu SSØ. over i nogle Minutter, hvorefter der stoppedes og loddedes $5 1/2$ Fv. Vand. Da Skibet viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen.
Anm. Efter det oplyste, maa det antages, at B. er tørnet et undersøisk Vrag. Ved senere Eftersyn fandtes en stor Bule i Bunden og to om Bb. og flere Spanter og Bundstokke beskadiget.
- 47.** S/S **Bogø** af Kjøbenhavn, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal, Paa Rejse fra Pernau til Preston med ca. 640 Stdr. Træ.
Mistet Dækslast, havareret d. $3/6$ 24 i Skagerak.
Søforklaring i Frederikshavn d. $7/6$ 24.
Kl. 1²⁵ Fmd. var B. tværs af Oxsø i 10 Sm.s Afst. under en vestlig Storm. Da Skibet fik Slagside til Bb., mindskedes Farten og Skibet drejedes til Vinden. Samtidig opdagedes Vand i Bb.s Underbunker. Kl. ca. 10 Fmd. tog Skibet en Braadsø over Fordækket, hvorved den forreste Dækslastsurring blev sprængt, og en Del af Dækslasten gik over Bord. Kort efter kom atter en Sø over Fordækket, hvorved Dækslasten blev forskudt til Bb. og agterover. Bb.s Nr. 4 Tank blev lænset for at rette Skibet. Kl. 11³⁰ Fmd. tog Skibet en svær Overhaling til Stb. og blev liggende med ca. 15° Stb.s Slagside. Stb. Nr. 4 Tank blev nu lænset. Kl. 12³⁰ Emd. stoppedes Maskinen, da der paa Grund af Vand i Maskinrummet og paa Fyrpladsen ikke kunde holdes Damp til Hovedmaskinen, men kun til Lænsepumpen. Kl. 1 Emd. forskubbedes Dækslasten Bb. og Agter over af en Braadsø. Skibet havde nu 20° Stb. Slagside. Efter afholdt Skibsraad blev der besluttet at kaste Dækslasten over Bord. Kl. 2³⁰ Emd., efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord fra Stb. Side, lagde Skibet sig pludselig over med stærk Bb. Slagside. Vandet paa Fyrpladsen slukkede Fyrene, saa Pumpningen maatte standses, hvorefter man hev Vandet op med Askepøse. Der fortsattes med at kaste Dækslasten over Bord. D. $4/6$ Kl. 1³⁰ Fmd. var Hantsholm i misv. SØ. $1/4$ Ø. i 22 Sm.s Afst. og Kl. 4 Fmd. i misv. SØ. $1/4$ S. i 16 Sm.s Afst. Kl. 10³⁰ Fmd. var B. 2 Sm. fra Hantsholm, og en engelsk Krydser — »Carysfort« — der var i Nærheden, blev kaldt til Hjælp. Kl. 11 Fmd., da B. var ca. 1 Sm. fra Land, paabegyndte Krydseren Slæbningen. Kl. 3³⁰ End. blev Slæbningen overtaget af svensk Bjergningsdamper »Fritiof«, der indslæbte B. til Frederikshavn.
- 48.** 2^m Kt. **Boneta** af Thorshavn, 82 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Rejse fra Vestmanhavn til Fiskeplads ved Sydisland.
Grundstødt og forlist d. $25/3$ 24 ved Islands S.-Kyst.
Søforklaring i Vik (Island) d. $3/4$ 24. Søforklaring og Søforhør i Fuglefjord d. $8/5$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Sandevaag d. $3/7$ 24.
D. $24/3$ skulde B. efter Bestikket være paa 63°45' N. Br. 16°54' V. Lgd. Den observerede N. Bredde var imidlertid 63°08'. D. $25/3$ Kl. 9 Fmd. pejledes Land, der formodedes at være Hjørleifshøvdi, i NØ. Herfra sejlede 1 Time i NØ.lig Retning, hvorefter der loddedes 140 m Vand. Skibet fiskede hele Dagen paa dette Sted. Kl. 9 $1/2$ Emd. tilsattes Sejl. Kursen sattes NV.t.V. $1/4$ V. Vinden var Ø., flov Brise, med Snebyger. Kl. 10 $1/2$ Emd. grundstødte B., som det senere viste sig, ved Skardsfjorri i Leidvallar, Medalland, paa ca. 63°35' N. Brd. 17°53' V. Lgd. Da det ikke var muligt at manøvrere Skibet klar af Grunden og ud gennem Brændingen, forsøgte det at holde mod Land for at redde Besætningen. I Løbet af Natten blev Søen roligere og d. $26/3$ Kl. 2 Fmd., da Vandet var faldet en Del, gik Besætningen i Land. I Løbet af de følgende Dage lykkedes det at bjerge enkelte Dele fra Skibet, som blev Vrag.
Anm. Aarsagen til Strandingen maa efter det oplyste antages at være Strømsætning og usigtbart Vejr i Forbindelse med upaalidelige Observationer.
- 49.** S/S **Bothal** af Kjøbenhavn, 2109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra England til Kjøbenhavn med Kul.
Grundstødt d. $1/3$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $5/3$ 24.
Kl. 11³⁰ Fmd. grundstødte B. i diset Vejr paa Goollegrunden ca. 5 Sm. misv. NV.t.N. for Hälsingborgs Fyr. Skibet kom flot Kl. 5³⁰ Emd.
- 50.** S/S **Botnia** af Kjøbenhavn, 1326 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Kjøbenhavn med Stykgods.
Grundstødt d. $1/2$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{5}{2}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{2}$ 24.
 D. $\frac{31}{1}$ Kl. 6⁴⁵ Emd. ankrede B. ved Nakkehoved paa Grund af Taage. D. $\frac{1}{2}$ Kl. 4 Fmd. kom Nakkehoved Fyr i Sigte i misv. VSV., og Kl. 4¹⁰ Fmd. fortsattes Rejsen. Umiddelbart efter blev det atter Taage, go Loddet holdtes gaende. Da B. efter Bestikket var ud for Ellekilde Hage, loddedes 10 Fv. Vand, og da der kort efter blev loddet 5 Fv. Vand, blev der givet Stb. Ror, men umiddelbart efter — Kl. 4⁵⁸ Fmd. — tog Skibet Grunden paa Landgrunden ved Domsten. Kl. 6¹⁰ Emd. kom B. flot ved Hjælp af 2 Slæbedampere.

51. S/S **Bretagne** af Kjøbenhavn, 1544 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Sunderland med Props.

Grundstødt d. $\frac{6}{8}$ 24 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{2}$ 24.

Kl. 3²⁵ Fmd. passerede B. Kullen i 2 Sm.s Afst. Herfra sattes Kursen V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. 2 Sm. N. om Lysegrundens Fyr. Kl. 6²⁰ Fmd. pejledes Hesselø i misv. SV. og Lysegrunden i misv. VNV. Kursen blev da ændret til NV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 6³³ Fmd. grundstødte B. paa 1,9 m Pullen paa Lysegrunden. Efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord, lykkedes det at bringe Skibet flot Kl. 11⁴⁰ Fmd. Da Nr. 4 Tank og Maskintanken var blevet læk, gik B. til Helsingør for Dykkerundersøgelse. Vinden var ved den paagældende Lejlighed V.lig, frisk Kuling, og Vejret bygget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at den vagthavende Styrmand, efter Kl. 6²⁰ Fmd. at have bestemt Skibets Plads, satte Kursen ret paa 1,9 m Pullen, idet han i Søkortet forvekslede Fyrbaaken med nævnte Pulle. For den saaledes begaaede Overtrædelse af Sømandslovens § 84 vedtog Styrmanden inden Sø- og Handelsretten en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

52. 3m Sk. **Britannia** af Thurø, 182 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Dunkerque til Masnedsund med Jordnødkager.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 24 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vordingborg d. $\frac{17}{12}$ 24. Strandingsindberetning, dat. $\frac{8}{12}$ 24.

Kl. ca. 9 $\frac{1}{2}$ Fmd. passeredes 2 Kosten ved Omø i ca. 25 Fv.s Afstand. Kursen ændredes til SØ. Det blev nu meget tæt Taage og kort efter grundstødte B. ved Agersø tværs ud for 1 Kosten paa Omø. Kl. 3¹⁵ Emd. blev Skibet taget af Grunden af Svitizers Bjergnings-Entreprise.

Anm. Søretten udtalte, at Grundstødningen efter det fremkomne og oplyste efter Rettens Formening ikke skyldes nogen Fejl eller Mangel ved Skibet eller Forseelse eller Forsømmelse af Skibets Fører eller nogen af Mandskabet, men udelukkende Taage i Forbindelse med Strømsætning.

53. 3^m M/Sk. **Britta** af Svendborg, 208 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sundsvall til Coleraine (Irland) med 300 Tons Træ.

Havareret og kollideret d. $\frac{12}{10}$ 24 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade, dat. Lerwick d. $\frac{14}{10}$ 24.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{2}$ 25.

Se Nr. 65.

54. M/B **Capduen** af Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{30}{5}$ 24 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{25}{6}$ 24.

Se Nr. 30.

55. M/Sk. **Cara** af Stettin, 111 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Aalborg med ca. 176 Tons Linkager.

Grundstødt d. $\frac{20}{9}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{30}{9}$ 24.

C., der havde passeret Anduvningsbøjen ved Hals Kl. 7³⁰ Emd., styredes indefter for Sejl alene for SV.lig Vind. Udfor 2. Bøje løb Skibet til Vinden, og da forskellige Manøvrer ikke bragte Skibet til at lyste Roret, grundstødte C. paa Hals Barre. Kl. 7⁴⁵ kom Lods om Bord. Motoren blev sat i Gang, og der blev slaet fuld Kraft Bak. Skibet sakkede ca. 8 m, hvorefter Motoren gik i staa. Kl. 10³⁰ Emd. sattes den i Gang igen, men 5 Minutter efter stoppede den atter. Lodsbaaden fik nu en Trosse ført over, hvorefter C. blev bragt flot i Løbet af 5 Minutter.

56. M/Jt. **Carla** af Nyborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr.

Brand ombord d. $\frac{10}{8}$ 24 i Gilleleje Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $\frac{19}{9}$ 24.

Under Arbejdet med at opvarme Motoren, spildtes fra en af Blæselamperne noget af den brændende Sprit, der flød gennem et Hul i Jerndørken ned i Bunden af Fartøjet. For at komme til at slukke Ilden løftede Motorpasseren Halvdelen af Dørken, og kom herved til at vælte Spritflasken, hvis Indhold løb ud. Ilden greb nu stærkt om sig. Føreren og Motorpasseren pøsede Vand over Ilden, men da det brændte mellem Inder- og Yderklædningen blev Brandvæsenet tilkaldt. Efter to Timers Arbejde, hvorunder Dæksplankerne maatte hugges igennem, blev Ilden slukket.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenanførte.

57. 3^m Sk. **Censons** af Riga 332 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Træ. Paa Rejse fra Rotterdam til Riga med ca. 450 Tons Kul og Koks.

Strandet d. $\frac{20}{4}$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning, dat. $\frac{21}{4}$ 24. Strandingsindberetning, dat. $\frac{23}{4}$ 24. Søforklaring i Skagen d. $\frac{25}{4}$ 24.

Kl. 7 Emd. pejledes Hirshals Fyr i SSØ., Afst. ca. 10 Sm. Herfra styredes ØNØ. Kl. 8 Emd. begyndte

Vejret at blive usigtbart, hvorfor der mindskedes Sejl; samtidig ændredes Kursen til Ø.t.N. Det var nu tæt Taage med tiltagende Kuling fra SV. Loddet blev jævnligt brugt og viste 18—20 Fv. Vand uden Bund. Kl. 11 Emd. grundstødte C., som det senere viste sig, ved Højen. Alle Sejl bjergedes, da intet kunde gøres for at komme flot ved egen Hjælp. I Løbet af Natten huggede Skibet voldsomt i Grunden og tog en Del Vand over. Der blev affyret Nødskud med et Jagtgevær og givet Nødssignal med Taagehornet. Signalerne blev dog ikke observeret fra Land. D. $2\frac{1}{4}$ Kl. 5 Fmd. gik Besætningen — efter at have udkastet en Del Olie — i Redningsbaaden og naaede uden Uheld Kysten.

Anm. 1. Aarsagen til Strandingen formodes at være Taage og Strømsætning.

Anm. 2. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er bjerget.

58. S/S **Cimbria** af Aalborg, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

a) Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn med Stykgods.

Roret havareret i Isen d. $27\frac{1}{1}$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $30\frac{1}{1}$ 24

Kl. 6^{30} Emd. kom C. ind i svær Is i Sundet og satte sig fast. Der blev bakket for halv Kraft og derefter gaaet frem 2 Gange; da Skibet anden Gang gik frem, nægtede det at styre. Ved Eftersyn viste det sig, at Roret var havareret. C. blev derefter af Isbryderen »Bryderen« slæbt til Kjøbenhavn.

b) Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $5\frac{1}{10}$ 24 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $16\frac{1}{10}$ 24.

Kl. 10^{20} Fmd., da C. befandt sig i Nærheden af Lappegrundens Fyrskib i tæt Taage, hørtes en Klokke ringe forude om Bb., og straks efter saas en klar Lanterne i samme Retning. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen, som var stoppet, slaaet Langsomt Frem. Umiddelbart efter saas en grøn Lanterne tæt om Bb. Det andet Skib, som senere viste sig at være Sk. »Marie« af Hamborg, kom saa tæt paa C., at dets Spryd gled langs Siden af C., dog uden at gøre Skade.

Det er, ved en under Søforhøret fremlagt Rapport fra M.s Fører, oplyst, at M.s mekaniske Taagehorn var i Stykker, hvorfor der blev givet Taagesignal med et Reservetaagehorn og Klokken.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Randers.

Grundstødt d. $31\frac{1}{10}$ 24 i Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $6\frac{1}{11}$ 24.

Kl. 7^{18} Fmd. kom C. paa Grund af stærk indgaaende Strøm for nær Grunden paa Løbets N.Side i Drejet ind til Udbyhøj. Herved mistedes Styringen, og Skibet grundstødte i Løbets S.Side. Kl. 8^{45} kom C. flot ved Hjælp af en Slæbebaad.

d) Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $27\frac{1}{12}$ 24 i Limfjorden.

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

Kl. 10^{30} Emd. stoppedes ved Hals for at indlade Fisk fra en Baad, som kom langs Siden. Lodsens, der samtidig gik fra Borde, gav Føreren Anvisning paa at gaa vesten for et Skib, som antoges for en Ankerligger. Idet C. styrede inden om den formodede Ankerligger, grundstødte Skibet Kl. 10^{35} Emd i den NØ.lige Side af Løbet. Kl. $8\frac{1}{2}$ Fmd. blev C. bragt flot ved Hjælp af en Slæbebaad fra Aalborg.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at C. styredes inden om den nævnte Ankerligger, uden at det samtidig kontrolleredes, hvorvidt Skibet var i den rette Fyrvinkel.

59. S/S **Clara** af Kjøbenhavn, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Jern.

a) Paa Rejse fra Newport til Flensborg med 1402 Tons Kul.

Kollideret d. $27\frac{1}{5}$ 24 i Kielerkanalen.

Søforklaring ved Amtsretten i Svinemünde d. $31\frac{1}{5}$ 24.

Kl. ca. 9 Fmd. passeredes Cuxhaven. Da Lodsbaaden »Grimmershoin« vilde løbe langs Siden af C. for at optage Elblodsens, tørnede den to Gange mod C.s Stb.s Side, der fik nogle mindre Beskadigelser.

b) Paa Rejse fra Grangemouth til Granton med Kul.

Paasejlet d. $10\frac{1}{7}$ 24 i Granton Havn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Granton d. $12\frac{1}{7}$ 24.

Kl. 2^{30} Emd. blev C., der laa fortøjet ved Vest Pieren, paasejlet af Trawleren »Strathalladale«, hvorved C. lik beskadiget nogle Skandseklædningsplader i Stb.s Side over Dækket S. var ved at forhale til Kulkranen, da den faldt med Stævnen ind mod C.

60. S/S **Copenhagen** af Kjøbenhavn, 2280 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Onega til Hull med 1295 Stdr. Træ.

Kollideret d. $28\frac{1}{8}$ 24 paa Humber.

Indberetning til Board of Trade dat. $1\frac{1}{9}$ 24. Søforklaring i Frederikshavn d. $14\frac{1}{10}$ 24.

Under Manøvrene ind til Victoria Dock i Hull, blev C., der assisteredes af Lods og Slæbebaad, af Vind og Strøm ført ned mod Skibet »Edith« af London, der laa til Ankers udenfor Dokporten. C. tørnede med Bb.s Side mod E.s Stævn, hvorved Underkant af E.s Anker, som hang i Klydset, gik gennem C.s Side Og lavede et Hul ca. 2 Fod over Vandlinien.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være, at Vind og Tidevande var stærkere end forventet.

61. S/S **Crackshot** af Newcastle, 2379 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. $28\frac{1}{8}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $2\frac{1}{9}$ 24.

Kl. ca. 12^{15} Fmd., da C. med Lods om Bord sejlede mod Hals gennem den uddybede Rende, rørte

Skibet Grunden, hvorved det svingede Bb. over. Roret blev lagt haardt Bb., og der blev slaaget Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Rendens Bb.s Side og stod fast. Kl. 7¹⁵ Emd. blev Skibet bragt flot af Bjergningsdamperen.

62. 3^m Sk. **Dagmar** af Svendborg, 220 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Bordeaux til Varberg med 349 Tons Oliekager.

Kollideret og forlist d. 7/1 24 i den engelske Kanal.

Indberetning fra Generalkonsulatet i London. Indberetning til Board of Trade, dat. Portsmouth d. 9/1 24. Søforhør i Svendborg d. 22/1 24. Forlisansmeldelse, dat. Thurø d. 5/11 24.

Kl. 11⁵⁰ Emd., da D. befandt sig ca. 20 Sm. N. for Cap de Barfleur, saas en rød Lanterne ca. 2 Str. om Stb. Skibet laa paa det paagældende Tidspunkt bidevind for Stb.s Halse. Vinden var SSØ., jævn Brise, og Vejret let diset. D., hvis Lanterne brændte klart, holdt sin Kurs og Fart, indtil det var øjensynligt, at en Kollision var uundgaelig. Roret blev da lagt haardt Bb. Umiddelbart efter (d. v. s. ca. 5 Minutter efter at den modgaaende Sejlers Lanterne var kommet til Syne) kolliderede Skibene. Det fremmede Skib, der viste sig at være Bk. »Oakhurst« af Kalundborg, tørnede med Bb.s Bov mod D.s Bovspryd. Skibene gled derefter med Bb.s Side tæt forbi hinanden, hvorved O.s Anker fiskede D.s Rig, der blev fuldstændig ødelagt, idet Masterne faldt ned over Dækket. O.s Anker faldt ved Kollisionen ned paa Dækket af D., hvor det huggede igennem og holdt fast, saaledes at Skibene var forbundet ved ca. 120 Fv. af O.s Ankerkæde, hvoraf Bugten var i Bund. Da D.s Redningsbaad var knust af den nedstyrkede Rig, fik D. en af O.s Redningsbaade til Brug i paakommende Tilfælde. D. 8/1 Kl. 7 Fmd. kappede O. sin Ankerkæde, og Skibene drev fra hinanden. Imidlertid var D. begyndt at trække Vand. Da Agterskibet, trods fortsat Pumpning, stadig sank., blev Besætningen Kl. 12 Md. optaget af S/S »Ashton« af Guernsey, der blev liggende ved D. indtil Kl. 1¹⁵ Emd. 1³⁰ Emd. saa man D. synke. D.s Besætning blev senere landsat i Portsmouth.

I den fra O.s Side afgivne Forklaring, hævdes det, at Vinden den paagældende Nat var SV.t.S., at O. laa bidevind for Bb.s Halse, samt at man skønnede, at D. maatte have Vinden agten for tværs og dermed Vigepligt. Ca. 2 Minutter før Kollisionen gav O. to Stød i Taagehornet for at henlede D.s Opmærksomhed paa, at O. laa bidevind for Bb.s Halse.

63. 3^m Sk. **Dagny** af Svendborg, 233 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Middlesborough til Ystad med Salt.

Kollideret d. 15/5 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. 20/5 og 30/5 24. Søforhør i Aalborg d. 28/8 24.

Af den af D.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at det d. 15/5 havde været Taage fra Kl. 4 Emd., hvorfor der blev afgivet Taagesignaler. Kl. ca. 9 Emd. hørtes forude Taagesignal fra en Damper. Kl. 9⁰⁸ kom Damperen, som senere viste sig at være S/S »Romø« af Haderslev, i Sigte ca. 3 Str. om Stb. omtrent 22 Fv. borte. Kort efter saas R.s røde Lanterne. I D. forsøgte man at undgaa Kollision eller formindske dennes Følger ved at lægge Roret i Borde, men umiddelbart efter ramte R.s Stævn D. paa Stb.s Side af Bovsprydet, saa Sprydet knækkede, Stævnen knustes og Fokke- og Stormasten brækkede og faldt ned med Rigen. D., som var blevet læk, blev af R. bugseret til Frederikshavn.

R.s Besætning forklarer, at det d. 15/5 havde været mere eller mindre taaget fra Kl. 5⁴⁵ Emd. Fra Kl. 8 Emd. var det nogenlunde sigtbart, men der blev stadig afgivet Taagesignaler, og Skibet holdtes gaaende med moderat Fart. Kl. 9⁰⁸ Emd. saas pludselig D. komme ud af en Taagebanke ca. 1 Str. om Bb. Maskinen blev øjeblikkelig kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede D. mod R.s Bb.s Bov, hvorved D. fik ovenfor nævnte Skade. R. blev tilsyneladende kun beskadiget over Vandlinien.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at man fra R. ikke havde hørt D.s Taagesignaler og ikke bemærket den Taagebanke, hvori D. befandt sig, hvorved Skibene kom hinanden saa nær, at Kollisionen blev uundgaelig.

64. M/Sk. **Danebrog** af Løgstør, 95 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Aalborg med Rug.

Grundstødt d. 5/10 24 i Kattégat.

Søforhør og Søforklaring i Aalborg d. 16/10 24. Søforhør i Aalborg d. 28/11 24.

Kl. 1¹⁵ Fmd. grundstødte D. i Taage paa Lysegrunden. D. 6/10 Kl. ca. 1 Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Fiskekuttere, som slæbte D. ind til Helsingør. D. fik Bunden beskadiget ved Grundstødningen samt forskellige mindre Havarier under Arbejdet med at komme flot. Skibet blev senere bugseret fra Helsingør til Aalborg.

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

65. S/S **Danefærd** af Kjøbenhavn, 1367 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jærn. Paa Rejse fra Ivigtut til Kjøbenhavn med Kryolit.

Kollideret d. 12/10 24 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 18/10 24.

D. 12/10 Kl. 8³⁰ Emd. pejledes Downs Head i misv. SV.t.S. i 7 Sm.s Afstand. Kl. 10⁴⁵ Emd. observeredes ret for en Sejler, som foruden Sidelanterne førte to røde Lanterne. For at faa oplyst, hvorvidt Sejleren — en 3^m Skonnert — behøvede Hjælp, manøvreredes D. op til Luvart af Skonnerten, som sejlede i østlig Retning med Vinden agten for Tværs om Stb. Fra Skonnerten meddeltes, at den var fra Svendborg og paa Rejse til Nord Irland, samt at Skibet havde Rorskade, men at man mente at kunne naa Lerwick. For at faa yderligere Oplysninger blev D. manøvreret om i Læ af Sejleren i en Afstand af ca. 200 Fod. Pludselig — Kl. 11⁴⁰ Emd., da D. havde Skonnerten tværs, — faldt denne flere Streger af. D.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Skonnerten med Bb.s Bov mod D. ud for Stb. Storrig, og dens Bovspryd raserede D.s Gelænder fra Rigen og agter etter. Skonnerten, der viste sig at hedde »Britta« blev af D. indslæbt til Lerwick, hvortil Skibene indkom d. 13/10 Kl. 11³⁰ Fmd.

Ifølge den af B.s Besætning afgivne Forklaring havde dette Skib d. 12/10 Kl. 3 Emd, lidt Havari paa

Styregrejerne, idet Rorpinden var knækket, og mistet Redningsbaaden, der var slaaet over Bord af en Sø. En Fortøjningswire blev ført gennem en Øjebolt paa Agterkant af Rorbladet under Vandet, og Tallier slaaet paa i hver Side. Skibet, der nu kunde styres nogenlunde, holdtes nu af for Vejret med Kurs omtrent Ø.t.S. sønden om Fair Hill. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Emd. kom D. paa Prajehold som ovenfor omtalt. Da D. var kommet i Læ af B., girede B. pludseligt stærkt til Bb., hvorved Kollisionen indtraf. B. mistede ved Kollisionen Bovsprydet og led Havari paa Anker og Skanseklædning.

Anm. Kollisionen maa efter det oplyste antages at være foranlediget ved, at B. som Følge af de havarede Styregrejer ikke kunde styres tilstrækkeligt sikkert.

66. S/S **Danery** af Kjøbenhavn, 1517 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Boness til Haderslev med ca. 2000 Tons Kul.

Grundstødt d. 19 $\frac{1}{12}$ 24 ved Samsø.

Strandingsindberetning, dat. Koldby Kaas d. 27 $\frac{1}{12}$ 24.

Kl. 8 Fmd. grundstødte D. i tæt Taage ca. 0,5 Sm. Ø. for Vestborg Fyr. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

67. 2^m Kt. **Delphin** af Thorshavn, 76 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Grundstødt og forlist d. 14 $\frac{1}{3}$ 24 ved Islands S.-Kyst; 1 Omkommen.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 31 $\frac{1}{3}$ og 3 $\frac{1}{4}$ 24. Forlis anmeldelse, dat. Thorshavn d. 24 $\frac{1}{4}$ 24.

D. 13 $\frac{1}{3}$ Kl. 10 Emd. befandt Skibet sig paa giss. 63°14' N. Br. 18°20' V. Lgd. For at opsøge en bedre Fiskeplads blev Kursen paa dette Tidspunkt sat mod Vestmanøerne. Vinden var SSV., frisk Kuling, og Vejret diset. D. 14 $\frac{1}{3}$ Kl. 1³⁰ Fmd. grundstødte D. under en Snebyge lidt V. for Skaptarossar i Medøllandsbugten. Ved Dagry blev Prammen bemanded med 2 Mand, der hver havde en Line om Livet til Skibet, sendt i Land. Prammen kændrede imidlertid i Brændingen. Det lykkedes den ene Mand at svømme i Land, medens den anden — Jacob Joensen — da han blev bragt om Bord, var druknet. Kl. 4 Emd. lykkedes det hele Besætningen at komme i Land i Skibets Redningsbaad. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen maa efter det i Sagen oplyste antages at være usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet d. 13 $\frac{1}{3}$ Kl. 10 Emd. har været langt østligere end Bestikket angav.

68. Gl. **Die Liebe** af Rendsborg, 35 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund til Odense med 75 Tons Havre.

Grundstødt d. 7 $\frac{1}{6}$ 24 ved Romsø.

Strandingsindberetning, dat. Romsø 14 $\frac{1}{6}$ 24.

Kl. 3 Emd. grundstødte D. L. paa Romsø Rev. Skibet blev taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

69. S/S **Dora** af Lybæk, 466 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lybæk med 474 Tons Stykgods.

Grundstødt d. 29 $\frac{1}{1}$ 24 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Refsnæs 29 $\frac{1}{1}$ 24.

Kl. 5⁵⁰ Fmd. grundstødte D. i klart Vejr paa Refnæs Rev. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot.

70. S/S **Dorrit** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kotka til Tyne.

Grundstødt d. 11 $\frac{1}{1}$ 24 ved Sprogø.

Strandingsindberetning, dat. Korsør d. 15 $\frac{1}{1}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. 12 $\frac{1}{2}$ 24.

Kl. 4⁴⁰ Emd. pejledes Barstor Rev i misv. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. og Sprogø Fyr i misv. N.t.V. $\frac{1}{4}$ V. Der styredes herfra misv. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. mod Halskov Rev. Da Vejret var diset og Halskov Rev Fyrskib var inddraget paa Grund af Is, blev der slaaet Langsomt til Maskinen. Kl. 4⁵⁵ Emd. loddedes 8 $\frac{1}{2}$ Fv. Kl. 5⁰⁵ Emd. grundstødte D. paa Sprogø Ø. Rev. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges d. 12 $\frac{1}{1}$ Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Sigyn«, der Kl. 1²⁰ Emd. bragte D. flot, hvorefter Skibet gik til Kalundborg for Dykkerundersøgelse.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavns til Hangø med stykgods.

Havareret i Isen i Tiden 27 $\frac{1}{2}$ -6 $\frac{1}{3}$ 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 15 $\frac{1}{5}$ 24.

D. 29 $\frac{1}{2}$ Kl. 11³⁰ Fmd. skruede Isen stærkt om D., der laa fast i Isen SV. for Benskar. Der hørtes flere skarpe Knald fra Bunkerne og Agterskibet, og ved Eftersyn viste det sig, at Rorstamme og Ror var bøjet, samt at alle Spanter fra Maskinskodtet og hen under Poopen var meget bøjede, fem var brækkede og en Del Nagler lækkede. D. $\frac{3}{3}$ under svære Isskrninger om Morgenen blev hele Stb.s Side i Forlasten bøjet og tre Spanter brækkede. Der fremkom flere Buler om Bb.

D. $\frac{5}{3}$, da D. blev bugseret af en Isbryder, sprængtes den Stb.s Ankerspilkop, og Akslen bøjedes.

D. $\frac{9}{3}$, da D. under Bugsering, hjalp til med egen Maskine, mistedes to Blade af Skruen, og de øvrige blev stærkt beskadiget.

71. S/S **Dorte Jensen** af Kjøbenhavn, 2664 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

a) Paa Rejse fra Philadelphia til Malmø med 2977,5 Tons Rug og Hvede.

Havareret d. 17 $\frac{1}{4}$ 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Helsingborg d. 13 $\frac{1}{5}$ 24.

D. 12 $\frac{1}{4}$ afgang D. J. fra Philadelphia. De første Dage var Vinden V. og SV., jævn Kuling, men den 17 $\frac{1}{4}$

var det blæst op til haard Storm af NV. med meget høj Sø. Skibet tog meget Vand over Dæk og Luger, hvorved forårsagedes forskellige ovenbords Havarier. D. $25/4$ bedredes Vejret. Ved Ankomsten til Malmø viste det sig, at der var trængt lidt Vand ned i Lasten gennem mindre Lækager i Dækket.

b) Paa Rejse fra Danzig til Ostende.

Grundstødt d. $7/7$ 24 ved Ostende.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/10$ 24.

Kl. 5³⁰ Emd. blev D. J., der var for indgaaende til Ostende assisteret af Lods og Slæbebaad, som Følge af en fejlagtig Manøvre fra Slæbebaadens Side af Strømmen ført ind paa Grund faa Favne fra Pieren. D. $8/7$ Kl. 3 Fmd., da det var Højvande, forsøgtes det med Assistance af to Slæbebaade at bringe D. J., der imidlertid havde fortøjet Agterskibet til Pieren, flot. Under Arbejdet hermed forlod den ene Slæbebaad pludseligt Skibet, hvad der havde til Følge, at dette — efter at Agterfortøjningen var sprængt — af Vind og Strøm førtes hurtigt over mod den anden Pier. Inden Skibet naaede denne, tørnede det mod et Sømærke, der fastholdt Agterskibet, saaledes at D. J. ved Opsvajning kom til at ligge med Stævnen ind mod Dokporten, hvorefter det bugseredes ind i Dokken. D. J. fik en Lækage i Nr. 1 Tank som Følge af Grundstødningen og forskellige mindre Havarier ved at tørne mod Sømærket.

72. 4^m M/Sk. **Dronning Agnes** af Kjøbenhavn, 355 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Beckton til Nakskov med Koks.

Maskinen havareret d. $2/1$ 24 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. $25/1$ 24.

D. $11/1$ Kl. 10³⁰ Emd., da D. A. var ved Hirshals, stoppedes Motoren. Da denne d. $12/1$ Kl. 4³⁰ Fmd. atter skulde startes, gik den straks istaa som Følge af, at agterste Topdæksel sprængtes, og Topdækslerne Nr. 1 og 2 lakkede. D. A. sejlede til Frederikshavn, hvor Skaden blev udbedret.

73. 4^m M/Sk. **Dronning Dagmar** af Kjøbenhavn, 416 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Christiania til Gloucester med Træ.

Kollideret med en Bro d. $17/5$ 24 i Gloucester Kanalen.

Indberetning til Board of Trade, dat. $21/5$ 24.

Kl. 4 Emd., da D. D. manøvrerede mod Junction Broen, blev der fra Skibet givet det sædvanlige Signal for at faa Broen aabnet. Da Broen imidlertid ikke blev aabnet i rette Tid, tørnede D. D. til Trods for Forsøgene paa at stoppe Skibet, mod Broens Stensætning og beskadigede to Planker under Vandlinien paa Bb.s Bov.

b) Paa Rejse fra Åhus til Skaftel i Ballast.

Sprunget læk d. $15/6$ 24 i Østersøen.

Søforklaring i Oscarshavn d. $27/6$ 24.

D. D. afgik d. $13/6$ fra Åhus. D. $14/6$ var Søen meget urolig, og Skibet arbejdede haardt. D. $15/6$ Kl. 3 Fmd. under haardt Vejr opdagedes det, at Skibet lakkede en Del, og Kl. 7 Fmd. maatte den agterste Motor sættes i Gang for at hjælpe med Pumpningen. D. $16/6$ stod agterste Motor stille fra Kl. 3 Emd. til Kl. 6 Emd., i den Tid steg Vandet op til Kølsvinets Overkant. Kl. 10 Emd. ankredes ud for Skaftet. Lækagen syntes da at være aftagende. D. $17/6$ paabegyndtes Indladningen i Skaftet, men da Skibet vedblev at lække, besluttedes det at lade Skibet døksætte.

c) Paa Rejse fra Skaftet til Oscarshavn.

Grundstødt d. $20/6$ 24 i Oscarshavn Havn.

Søforklaring i Oscarshavn d. $27/6$ 24.

Under Sejlads ind i Oscarshavns Havn med Lods om Bord stødte D. D. Kl. 5²⁰ Emd. paa en Sten og blev staaende. Da Skibet ikke kunde bringes flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 6⁴⁰ Emd. blev Skibet bragt flot af en Bugserbaad.

74. 3^m Sk. **Dronning Louise** af Svendborg, 198 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Svendborg i Ballast.

Grundstødt d. $7/12$ 24 ved Læsø.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $10/12$ 24. Strandingsindberetning, dat. $1/1$ 25.

D. $4/12$ Kl. 9 $1/2$ Fmd. afsejlede D. L. fra Frederikshavn. D. $5/12$ Kl. 8 Fmd. var Skibet 6 Sm. SV. for Ostre Flak Fyrskib. Det blæste da Storm med Regnbyger og Snetykning. Stagejlet skørnede og blæste over Bord. Der styredes nu tilbage gennem Læsø Rende for at komme i Læ under Læsø. Kl. 8 Emd. passeret Læsø NV.Rev og Kl. 12 Mn. pejledes Nordre Rønner Fyr i SSØ. i 6 Sm.s Afst. Den følgende Dag var Vejret stille og diset. Kl. 8 Emd. hørtes Taagesignalet fra Frederikshavn, men iøvrigt havde ingen Kending. Loddet holdtes jævnlige gaaende. D. $7/12$ Kl. 2 Fmd. klarede Vejret lidt op. Der saas nu et Fyr, der viste rødt Lys, i misv. NV.t.V. og straks efter — Kl. 2 $1/2$ Fmd. — tog Skibet Grunden paa Læsø NV.Rev. Sejlene blev bjerget, og der blev afgivet. Nødsignal. Kl. 2 $1/4$ Emd. ankom Bjergningsdamperen »Ægir«, der Kl. 3 Emd. trak D. L. af Grunden og indslæbte skibet til Frederikshavn, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Bunden var ubeskadiget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være usigtbart Vejr.

75. 4^m M/Sk. **Dronning Margrethe** af Kjøbenhavn, 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Stornoway til Stettin med 4196 $1/2$ Tønde Sild.

Mistet Dækslasten d. $23/3$ - $24/3$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Stettin d. $8/4$ 24.

D. $23/3$ var Middagspladsen 57°38' N. Brd. 5°24' Ø. Lgd. Kl. 5 Emd. blev Skibet drejet under forkanagtig Storm af ØSØ. I Løbet af Natten blev Dækslasten slaaet løs af Søerne og skyllet over Bord; ialt mistedes ca. 300 Tønder Sild. Nr. 2 Dæksspil blev stærkt beskadiget af Tønderne, og en Del af Skanseklædningen i Stb.s Side slaaet ind. D. $26/3$ var Stormen i Aftagende, hvorfor Rejsen fortsattes.

- b) Paa Rejse fra Raumo til Frederikssund med Træ.
Mistet Dækslasten, grundstødt og havareret i Decbr. 24.
Søforklaring Frederikssund d. $25/12$ 24.
Den $3/12$ Kl. 9³⁰ Emd. under NØ. Storm, krængede Skibet stærkt over til Bb., hvorved Dækslasten forskød sig. D. $4/12$ Kl. 8 Fmd. opdagedes, at et Par Planker hang halvt udenbords. Da Dækslaststøtterne havde forskubbet sig, maatte det formodes, at noget af Dækslasten er gaaet over Bord.
D. $5/12$ Kl. 8 Emd. styredes efter Kending af Spodsbjerg og Hundested Fyr med Loddet gaaende. Vinden var SSØ., haard Kuling, og Vejret til Tider usigtbart. Kl. 10 Emd. da D. M. var tværs af Hundested loddedes mindre end 4 Fv. Vand. Der stoppedes for at ankre, men Skibet nægtede at manøvrere, og det viste sig, at det var gaaet paa Grund med Forenden. Kl. 11 Emd. kom Skibet flot, efter at en Del af Dækslasten var lempet agter efter. I Skibsraad besluttedes at gaa til Søs igen, da Maskinen ikke kunde startes, fordi der var Brud i Topstykket af den ene Cylinder.
D. $6/12$ Kl. 2³⁰ Fmd., da Skibet var i Nærheden af Anduvningsbøjen, mærkedes flere Stød i Skibet. Der loddedes $5\frac{1}{2}$ Fv. Vand.
Kl. 8¹⁰ Fmd. ankredes paa Grund af Brud paa Topstykket i Maskinen. Skaden var udbedret Kl. 11³⁰ Form.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være usædvanlig lav Vandstand, idet D. M. stod paa en Pulle, som Skibet under normale Forhold vilde flyde over.
- 76.** Sk. **Duen** af Marstal, 34 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.
Paasejlet d. $23/9$ 24 i Travemündes Havn.
Søforklaring i Amtsretten i Lybeck d. $26/9$ 24. Søforhør i Tranebjerg d. $5/11$ 24.
D. laa fortøjet paa Strømmen langs Siden af Gl. »Ida« af Sårsdal, da Skibet blev paasejlet af den tyske Dampner »Neptun«, hvorved D. fik Sprydet brækket, Palstøtten knækkede, samt en Del Skade paa Rig og det opstaaende.
Anm. Søforklaring for N. foreligger ikke.
- 77.** S/S **Dum Friis** af London. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus med 3700 Tons Oliekager.
Grundstødt d. $24/3$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.
Strandingsindberetning, dat. $1/4$ 24.
Natten mellem d. $24/3$ og $25/3$ grundstødte D. F. i Taage paa Revet ved Sjællands Odde. Skibet blev senere taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.
- 78.** M/S **Ebba** af Odense. 114 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Stykgods.
Grundstødt og forlist d. $20/3$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/3$ 24. Strandingsindberetning, dat. $5/4$ 24. Forlisanmeldelse, dat. $11/9$ 24.
D. $18/3$ Kl. 8 Fmd. afsejlede E. fra Kjøbenhavn. Under Sejladsen gennem Sundet og i Farvandet mellem Sjælland og Hesselø tømmede E. adskillige Gange haardt mod svære Isskodser. Da Motoren antagelig som Følge heraf, arbejdede daarligt, maatte den jævnligt stoppes for Eftersyn. D. $19/3$ om Eftermiddagen besluttedes det at søge ind til Oddens Havn for Eftersyn af Motoren. Efter at Yderby Mølle var pejlet i misv. S.t.V. $3/4$ V. styredes indefter. I Løbet af Aftenen blæste det op til haard Kuling af S. med Sne. Kl. 8¹⁵ Emd. stoppedes Motoren paa Grund af Havari, og Skibet opankredes i 12 m Vand for Stb.s Anker med 40 Fv. Kæde. Da Vinden trak sig Ø.lig, og det ikke var muligt at faa Motoren i Gang igen, blev Bb.s Anker kastet med 40 Fv. Kæde, og Stb.s Kæde stukket paa Tamp. I Løbet af Natten blæste det op til Snestorm af NØ., og d. $20/3$ Kl. ca. 3 Fmd. gik E. i Drift med Ankrene, drev ind over Sjællands Rev, hvor det huggede haardt flere Gange, og tømmede op for Ankrene paa Vestsiden. Agterpeak og Maskintank var blevet læk, og der pumpedes og østes uafbrudt for at holde Skibet flydende til det blev Dag. Samtidig blev der med Mellemrum affyret Nødraketter og blusset. Da Agterskibet langsomt fyldtes, blev Lænsningsarbejdet indstillet Kl. 10 Fmd.; Besætningen gik i Redningsbaaden og naaede efter en anstrengende Rotur Sjællands Odde. E. sank Kl. 10¹⁵ Fmd.
Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.
- 79.** 1^m M/Ff. **Ebba** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.
Borteblevet; 4 Omkomne.
Forlisanmeldelse, dat. Skagen d. $27/1$ 25. Søforhør i Skagen d. $27/6$ 25.
E. afgik d. $19/9$ fra Esbjerg paa Fiskeri i Nordsøen. Siden er intet hørt til Fartøjet, som formenes at være forlist med Mand og Mus.
Anm. Besætningen bestod af: Fiskerne Niels Sund Jensen, Peter Hjort, Jens Christian Bertelsen og Ejnar P. J. M. Petersen, alle af Skagen.
- 80.** Tj. **Ebenhaeser** af Groningen, 89 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Saxkøbing med 100 Tons Jordnødkager.
Grundstødt d. $12/9$ 24 i Smaalandsfarvandet; 1 Omkommen.
Søforhør i Saxkøbing d. $19/9$ 24.
E. grundstødte Kl. ca. 8 Fmd. S. for Lindholm ca. 0,3 Sm. fra Land. Der sattes Varpanker ud, og man vilde derefter føre Bb.s Anker ud. Under Arbejdet med at sætte Anker ud, for om muligt at varpe Skibet af Grunden, kæntrede Jollen, hvorved Styrmanden og en Matros faldt i Vandet. Det lykkedes at redde Styrmanden, hvorimod Matrosen druknede. Hans Lig blev fundet 5 Timer efter og blev i en Motorbaad ført til Saxkøbing. Skibet kom flot ved Højvande om Aftenen.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at man fra E. ikke havde set Afmærkningen for Farvandet for skibet grundstødte.

- 81.** Gl. **Egen** af Svaneke, 47 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg.
Paasejlet d. $\frac{4}{11}$ 24 i Rønne Havn.
Søforklaring i Neksø d. $\frac{15}{12}$ 24.
Da $\frac{4}{11}$, da E. laa fortøjet ved Vinddriverkajen, blæste det op til Storm af VNV. Kl. 8 Fmd. rev 3^m M/Sk. »Johannes« af Hasle, som laa fortøjet ved Turistkajen, sig løs og drev mod Vinddriverkajen, hvor den først brækkede sit Waterstag og derefter drev mod E., hvis Jagerbardun den fiskede, hvorved E.s Waterstag og Klyverbom blev brækket.
- 82.** S/S **Egholm** af Kjøbenhavn, 758 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Centa.
Grundstødt i Antwerpen d. $\frac{17}{4}$ 24.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{6}$ 24.
Kl. 12³⁰ Fmd., da E. var kommet ud af Dokken, opdagedes det, at Vandet strømede ind gennem Søforbindelserne. Ved Undersøgelse viste det sig, at der var fremkommet en Bule udfor Skoddet mellem Agterlast og Maskinrum i Bb.s Side., hvorved der var knækket en Ventil til en af Pumperne.
Anm. Aarsagen til Havariet antages at være, at Skibet er tørnet mod en eller anden Genstand, idet det gik ud af Dokken.
- 83.** M/Tj. **Elisabeth** af Rostock. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Holtenu til Sønderborg.
Kollideret d. $\frac{5}{1}$ 24 i Sønderborg Havn.
Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $\frac{19}{1}$ 24.
Kl. 4³⁰ Emd. ankom E., der tilligemed M/Tj. »Grethe« af Sønderborg bugseredes af Slæbedamperen »Jægersborg«, til Sønderborg. Under Manøvren for at komme til Kajen tørnede G. med Boven mod E.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget ved Kollissionen.
Anm. Aarsagen til Kollissionen maa efter det oplyste antages at være, at G.s Anker var kommet uklar af Slæbetrossen og derfor ikke rettidig kunde bringes til at falde.
- 84.** 3^m Sk. **Elisabeth** af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.
Grundstødt d. $\frac{24}{1}$ 24 ved Jyllands N.-Kyst.
Strandingsindberetning, dat. $\frac{26}{1}$ 24.
Kl. 1³⁰ Emd. grundstødte E. i stille Vejr paa Grenen. 2 Kuttere fra Skagen bragte Skibet flot.
- 85.** Jt. **Elisabeth** af Vesterhafdefehn, 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kastrup til Femø med 88 Tons Gødning.
Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 24 i Smaalandsfarvandet.
Strandingsindberetning, dat. Vindebæk d. $\frac{11}{2}$ 24.
Natten mellem d. 7. og 8. grundstødte E. paa Haarbøllekosten, antagelig paa Grund af Isskruning. Skibet blev losset og taget af Grunden af Fiskerne ved Haarbølle.
- 86.** M/Sk. **Elizabete** af Riga, 298 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Riga til Antwerpen med 128 Stdr. Træ.
Grundstødt d. $\frac{5}{11}$ 24 i Rønne Havn.
Strandingsindberetning, dat. Rønne d. $\frac{10}{11}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{19}{11}$ 24.
E. havde lidt forskellige Havarier under en Storm og søgte derfor ind til Rønne, som var nærmeste Havn. Kl. 9¹⁵ Emd., da Skibet var indenfor Bølgebryderen, lod man Bb.s Anker gaa, og Maskinen blev slaet Fuld Kraft Bak. Skibet gik imidlertid stadig frem, hvorfor ogsaa Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter grundstødte E. med Agterenden ved Indsejlingen til den indre Havn. Ved Midnat begyndte Skibet at hugge i Grunden, og Roret brækkede, hvorved Opbygningen over dette, og Lampehuset blev slaet i Stykker. Endvidere blev en Del Inventar i Kahytten ødelagt. D. $\frac{6}{11}$ Kl. 2 Fmd. viste der sig Vand i Lasten, og Kl. 8 Fmd. var denne fyldt.
Anm. Skibet havde flere Gange blusset efter Lods uden dog at faa Lods om Bord. Efter Grundstødningen havde det til Trods for at flere Baade havde været langs Siden ikke været muligt at opnaa Assistance til at faa ført en Trosse i Land for ved Hjælp af denne at hive Skibet af Grunden. Vinden var ved den paagældende Lejlighed V.lig, haard Kuling.
- 87.** M/Ff. **Ellen** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr.
Paasejlet d. $\frac{2}{2}$ 24 i Nordsøen.
Søforhør og Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{16}{2}$ 24.
Kl. ca. 6 Fmd. blev C., der med tændte Ankerlanterner laa til Ankers ca. 65 Sm. NV. $\frac{1}{2}$ N. af Horns Rev Lysbøje, paasejlet af en Trawler, der tørnede mod E.s Stb.s Side, hvorved Skandækket blev revet op mellem fire Støtter og Dækket gav sig. Trawlerens Skrue fiskede endvidere E.s Ankerwire, der brækkede. Skønt der fra E. blev prajet til Trawleren, fortsatte denne uden at opgive Navn og Hjemsted.
- 88.** S/S **Ellensborg** af Kjøbenhavn, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.
a) Paa Rejse fra Odense til Methil i Ballast.
Kollideret d. $\frac{23}{3}$ 24 i Methil Havn.
Indberetning til Board of Trade, dat. Methil d. $\frac{24}{3}$ 24.
Da E. Kl. 3³⁰ Emd. skulde ind i Nr. 2 Dok, tørnede Bb.s Bov Hjørnet af Dokporten, hvorefter Stb.s Bov tørnede det modsatte Hjørne af Porten. E. fik nogle Plader beskadiget.
b) Paa Rejse fra Riga til Manchester med Props.
Grundstødt d. $\frac{24}{5}$ 24 ved Norges Kyst.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{27}{5}$ 24.

Skibets Middagsplads skulde efter Bestikket være 8 Sm. S. for Ryvingen. Der styredes misv. V.t.N.^{1/4}N., og da det var Taage, afgaves Taagesignaler. Kl. 12²⁰ Emd. hørtes Ekko af Taagesignalet. Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter saas Land tæt forude, og ca. 1^{1/2} Minut senere grundstødte E. Skibet kom straks efter flot ved egen Hjælp, og det besluttedes at gaa til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

89. S/S Elna af Gøteborg.

Grundstødt d. 19/1 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. 10/4 24.

Kl. 7 Fmd. grundstødte E. i Taage paa Sydsiden af Karred Forstrand. Skibet blev senere bragt flot af Bjærgere.

90. S/S Elsborg af Kjøbenhavn, 1547 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Jakobstad til Swansea med 633 Fv. Props.

Mistet Dækslasten og havareret d. 10/9 24 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade, dat. Swansea d. 15/9 24.

Kl. 10 Fmd., da E. befandt sig 4 Sm. fra Borkum Fyrskib, blev 20—25 Fv. Props skyllet over Bord som Følge af Storm af NV. med høj Sø. Endvidere blev en Del af Broen slaaet væk af Søerne og Riggens beskadiget.

91. M/Sk. Else af Aalborg, 67 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Struer med 120 Tons Hørfrokager.

Strandet og forlist d. 4/12 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforhør i Hals d. 5/12 24. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. 23/1 25. Strandingsindberetning, dat. Nørresundby d. 28/1 25.

Kl. ca. 2^{1/2} Fmd. passeredes Hals Barre Fyr, hvorefter der styredes ind mod Hals efter Ledefyrene. Vinden var NØ.lig. Da E. var i Nærheden af Stedet, hvor Løbet drejer mod Nord, var Førerens Opmærksomhed henvendt paa Hals Havnefyr, hvorfor Bagfyret i Egensefyrlinien forsvandt for ham. Han antog det dækket af det røde, sydlige Forfyr, hvorfor Kursen ændredes nordligere, men straks efter kom Bagfyret til Syne Nord for det grønne Forfyr. Der blev straks givet haardt Stb.s Ror, Storsejlsnokken og Skødet firedes af, men Skibet tog umiddelbart efter Grunden og blev staaende. Kl. ca. 5³⁰ Fmd. blev Mandskabet bjerget af Hals Redningsbaad.

Anm. Skibet blev senere Vrag.

92. Ff. Emanuel af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads.

Kollideret d. 29/5 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 12/6 24.

E. afsejlede fra Esbjerg d. 28/5 Kl. ca. 10³⁰ Emd. for Sejl og Motor. E. førte Sidelanterne og Agterlanterne, men ikke Toplanterne. D. 29/5 Kl. ca. 12¹⁵ Fmd. saas for om Stb. et modgaaende Fartøjs Toplanterne, hvorfor Sidelanterne blev efterset; disse fandtes at være i Orden. E. styrede NV.t.V.; ved Cancer-Tønden ændredes Kursen til NV.^{1/4}V. op gennem Slugen, derved fik man det modgaaende Fartøj, som senere viste sig at være Ff. »Maran-Atha« af Harboøre, om Bb. M. A. viste imidlertid snart rødt og snart grønt Lys, og tilsidst blev man i E. klar over, at Sammenstød ikke kunde undgaas, hvorfor Maskinen blev slaaet Bak for fuld Kraft og Roret lagt haardt Bb. Kl. ca. 12³⁰ Fmd. tørnede E. med Boven mod M. A.s Stb.s Side agten for Styrehuset, hvorved E. fik Stævnen beskadiget og Klyverbommen brækket. Rejsen fortsattes.

Af den af M. A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at man d. 29/5 Kl. ca. 12¹⁵ Fmd. om Bord i M. A. lik Øje paa en grøn Lanterne forude. Denne Lanterne forsvandt imidlertid pludseligt. Kort efter, Kl. ca. 12³⁰ Fmd., saas pludselig tæt ved M. A. et Fartøj, og inden nogen Manøvre kunde foretages, var Kollisionen sket. M. A. fik en Del Skade ved Kollisionen, men kunde gaa i Havn ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at E. ikke førte Toplanterne i Forbindelse med den Omstændighed, at Lampeglasset i E.s Bb.s Lanterne var knækket, hvorved Lanteren var blevet tilsødet.

93. 3^m Sk. Emma af Gøteborg. Paa Rejse fra Koldsund (Sverige) til Nakskov med 70 Stdr. Bræder.

Grundstødt d. 5/8 24 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. 7/8 24.

Kl. 8 Emd. grundstødte E. i diset Vejr ved Ryggrunden. Skibet kom senere flot ved Hjælp af Svitzers Bjergnings-Entreprise og Albu Bjærgere.

94. 2^m Kt. Emden af Vaag, 57 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Elm og Eg. Paa Rejse fra Husevig til Skopen.

Strandet og forlist d. 20/3 24 ved Skopen (Færøerne).

Forhør i Sand d. 26/3 24. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 10/4 24. Forlisanmeldelse, dat. Vaag d. 23/4 24.

D. 19/3 Kl. 10 Emd. afsejlede E. fra Husevig for at afhente 6 Mand af Skibets Besætning i Skopen. I Løbet af Natten friskede Vinden af SØ. med Snebyger. E. holdtes ind mod Land, for at man kunde faa Landkending. Kl. ca. 1 Fmd. saas Land i Læ. Det forsøgtes straks at lægge Skibet udefter; men da baade Stagvending og Halsning mislykkedes, drev Skibet ind paa Klipperne, hvor det blev Vrag. Besætningen — ialt 4 Mand — bjergede sig i Land i Skibets Baad.

95. S/S Emilie Mærsk af Svendborg, 2243 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Port Tarafa, Cuba, til Philadelphia med 24500 Sække Sukker.

Grundstødt d. $12\frac{1}{2}$ 24 ved Amerikas Ø.-Kyst.

Søforklaring i Chester d. $25\frac{1}{2}$ 24. Søforklaring i Kjøbenhavn d. $10\frac{1}{1}$ 25.

Da E. M. for at landsætte en blind Passager, d. $12\frac{1}{2}$ holdt ind mod Caiman Grande Cay Fyr, grundstødte det ca. 2 Sm. fra Fyret paa et Korallrev paa et Sted, hvor der efter Kortet skulde være 100 Favne Vand. Da det ikke lykkedes straks at bakke Skibet af Grunden, begyndte man at kaste over Bord af Ladningen. Ved Højvande den følgende Dag lykkedes det at komme flot efter at 2100 Sække Sukker var kastet over Bord. Skibet viste sig at være tæt og fortsatte Rejsen til Philadelphia, hvortil det ankom d. $19\frac{1}{2}$.

96. 3^m Sk. **Emma** af Gøteborg, 129 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Fyr. Paa Rejse fra Holmsund til Nakskov med Træ.

Grundstødt d. $5\frac{1}{8}$ 24 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring i Nakskov d. $13\frac{1}{8}$ 24.

Kl. ca. 6⁴⁵ Emd. grundstødte E., der havde Lods om Bord ved Indsejlingen til Nakskov Fjord. Skibet kom flot d. $6\frac{1}{8}$ Kl. 9 Fmd. ved Hjælp af Sviters Bjergnings-Entreprise.

97. Ff. **Emma** af Hals. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet d. $29\frac{1}{5}$ 24 i Kattegat.

Politi-Rapport, dat. $12\frac{1}{6}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $2\frac{1}{2}$ 25.

Kl. 9⁴⁵ Fmd. blev E., der var beskæftiget med Torskefiskeri ved Vageren »Sviringen S.« og laa stille med stoppet Motor, paasejlet af norsk S/S »Erle«, hvorved E. sank. Besætningen — ialt 2 Mand — blev taget om Bord i den norske Damper og landsat i Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen maa efter det oplyste antages at være, at man fra »Erle«, der sejlede mod Solen, ikke i Tide er blevet opmærksom paa E.

98. M/Sk. **Emma** af Svendborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Odense til Aalborg.

Mistet 2 Ankre d. $10\frac{1}{9}$ 24 i Limfjorden.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $29\frac{1}{9}$ 24.

Kl. 11 Fmd. opankredes E. for begge Ankre lidt N. for Mou Bro. Vinden var VNV., frisk Kuling. Senere paa Dagen blæste det op til haard Storm af NV. med haard indgaaende Strøm. Kl. 4 Emd. sattes Gier paa begge Kæder. Kl. 6 Emd. knækkede den ene Kæde. Det forsøgtes at lette, men Forsøget mislykkedes, og Kl. 7 Emd. knækkede den anden Kæde. Skibet holdtes nu gaaende for Motoren. I Læ af Grundene kastedes Varpankret, og E. blev liggende her hele Natten med Motoren gaaende for fuld Kraft. Næste Dags Morgen løjede Vinden, hvorefter E. krydsede til Aalborg.

Anm. Aarsagen til Tabet af Ankrene fremgaar af det ovenfor anførte.

99. 3^m Sk. **Energi** af Marstal, 139 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $11\frac{1}{5}$ 24 i Cadiz Havn.

Søforklaring i Cadiz d. $19\frac{1}{5}$ 24. Søforhør i Marstal d. $7\frac{1}{1}$ 25.

Kl. 5³⁰ Fmd. opdagedes det, at Ungmand Asger Ryg Jacobsen, der havde været Vagtmand, var forsvundet. D. $14\frac{1}{5}$ blev han fundet som Lig i Havnen og maa derfor formodes at være faldet over Bord og druknet.

100. S/S **Erik B** af Kjøbenhavn, 1943 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal.

a) Paa Rejse fra Ghent til Gamla Karleby i Ballast.

Grundstødt d. $1\frac{1}{7}$ 24 ved Finlands V.-Kyst.

Søforklaring i Wasa d. $4\frac{1}{7}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $19\frac{1}{11}$ 24.

D. $3\frac{1}{6}$ Kl. 6²⁰ Emd. passeredes Grundkallen. D. $1\frac{1}{7}$ Kl. 9 Fmd. blev det Taage. Skibet fortsatte med halv Kraft. Kl. 4³⁸ Emd. hørtes Taagesignalet fra Norrskär om Stb., og et Kvarter senere hørtes Signalet igen om Stb. og efter Lyden at dømmet ret langt borte. Kort efter tog E. B. Grunden. Maskinen stoppedes, og Roret lagdes haardt Stb., men straks efter tog Skibet atter Grund og blev staaende, som det senere viste sig, NV. for Norrskär Fyr mellem Remmarm og Holmen. Da alle Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp var forgæves, rekvireredes Assistance. Den $3\frac{1}{7}$ Kl. 7³⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Herakles«, der bragte E. B. flot Kl. 8 Emd. E. B., der var tæt, gik til Waskiot for Dykkerundersøgelse.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at Fyrskibet Storkallegrund ikke var paa Station.

b) Paa Rejse fra Jakobstad til Calais.

Rørt Grunden og sprunget læk d. $9\frac{1}{10}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $14\frac{1}{10}$ 24.

Kl. 12 Md. passerede E. tæt forbi Kosten ved Læsø NØ. Flak. Herfra styredes V. $1\frac{1}{2}$ N. til Kl. 1 og derefter V. Kl. 1⁵ Emd. mærkedes et haardt Stød i Bunden og umiddelbart efter et mindre Stød. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen, men da Skibet ikke stod fast, fortsattes Rejsen. Paa Stedet, hvor Skibet stødte, skulde være ca. 10 m Vand. Ved Grundstødningen blev E. læk, hvorfor Skibet gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Anm. Ved senere Undersøgelser er der fundet en Stenpulle med 4,5 m Vand paa ca. $57^{\circ}22'48''$ N. Brd. $11^{\circ}02'40''$ Ø. Lgd. Det er antagelig denne Pulle, der ikke fandtes i Søkortet, E. har rørt.

c) Paa Rejse fra West Hartlepool til Sunderland i Ballast.

Tørnet mod Kajen d. $4\frac{1}{11}$ 24 i West Hartlepool.

Indberetning til Board of Trade, dat. $10\frac{1}{11}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $19\frac{1}{11}$ 24.

Kl. 11³⁵ Fmd., da Skibet, der assisteredes af Lods og Slæbebaad, skulde gennem Dokporten, tømmede Stævnen denne, hvorved 5—6 Plader paa hver Side blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen angives at være, at Slæbebaaden ikke efterkom Lodsens Ordre.

101. S/S Erik Boye af Kjøbenhavn, 2238 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rufisque til Kaolok i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 24 ved Afrikas V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{6}$ 24.

Efter at have passeret Anduvningsbøjen ved Soogomars Bar med Lods om Bord, tog E. B. Grunden Kl. ca. 5¹⁵ Emd. $\frac{1}{2}$ Time efter kom Skibet flot ved egen Hjælp, men huggede dog flere Gange i Grunden.

b) Grundstødt og kollideret d. $\frac{3}{5}$ 24 paa Saloumfloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{6}$ 24.

Under Sejladsen op ad Saloumfloden med Lods om Bord løb E. B. et Par Gange op i Bredden, men kom straks flot igen. Kl. 11²⁰ Fmd. løb Skibet paa Barren neden for Kaolok. Kl. 12³⁰ Emd. kom det flot efter at Agterpeaken var lænsat. Der var haard Strøm og Kuling agterind.

E. B. fortsatte mod Kaolok, der var optaget af 8 store Dampere, som laa med Agterenden mod Land og Varpanker sat tværs over det smalle Farvand. Paa Grund af Skibets Længde maatte disse passeres for at Skibet kunde svaje op og gaa paa Plads mod Strømmen. Med langsom Fart var det umuligt at dreje Bougen op mod Strøm og Vind. Man lod Stb.s Anker gaa, og bakkede for fuld Kraft, men Strøm og Vind satte Skibet med Fart fremover, saa det tørnede mod S/S »Ringhorn« af Bergen med Bb.s Boug og Anker, derefter mod S/S »P. Madsen« af Kjøbenhavn. Agterenden drejede saa ind over S/S »Algerunne« af Dakar. Alle Skibene fik forskellige Skader ved Kollisionen.

102. M/Sk. **Erna** af Odense, 65 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{11}{2}$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{2}$ 24.

Kort før Kronborg skulde passeres, mærkedes det. at Motorens Gang var ujævn, hvorfor Føreren gik ned for at efterse den; paa Dækket var herefter en Matros og en Letmatros. Da Føreren havde været nede ca. 20 Minutter, gik Matrosen ned for at være ham behjælpelig, idet han gav Letmatrosen Ordre til at styre noget vestligere. naar Kronborg var passeret. Man havde da 2 modgaaende Dampere forude: af hvilken den forreste viste rødt, den agterste grønt Lys. Den forreste Dampere passeredes kort efter, og da Kronborg var passeret Kl. 3⁴⁵ Fmd., ændrede Letmatrosen Kursen noget vestligere, hvorefter den modgaaende Dampere — der senere viste sig at være »Koldinghus« — saas over Stb.s Bov. Pludselig hørte Rørgængeret et kort Stød fra K. Da Skibene nu var tæt paa hinanden, lagde han Røret Stb., og umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen K.s Bb.s Bov. E., der mistede Sprydet og led en Del andet Havari, blev af K. slæbt til Kjøbenhavn.

Ifølge den af K.s Besætning afgivne Forklaring saas Kl. ca. 3³⁰ Fmd. E.s Toplanterne og røde Side-lanterne ca. 3 Str. om Stb. Kursen ændredes fra SØ. til S.t.Ø. og Kl. 3⁴⁵ Fmd. til S., hvorved man fik E. ca. $\frac{3}{4}$ Str. om Bb. Ca. 2 Minutter efter viste E. grønt Lys. Fra K. blev der nu givet en lang Tone i Dampfløjten som Advarselssignal, men da E. vedblev at vise grønt Lys. drejedes lidt til Stb., hvilket tilkendegaves med 1 kort Stød i Fløjten. Maskinen stoppedes, og der blev atter givet 1 Stød i Fløjten. Da Skibene imidlertid var kommet hinanden saa nær, at Kollisionen var uundgaaelig, blev K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor beskrevet. K. fik ved Kollisionen flere Buler i Bb.s Side.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at E. i Stedet for at holde Kurs til K. var passeret, drejede Bb. over.

103. S/S **Esbern Snare** af Aarhus, 399 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Stykgods og Kreaturer.

Grundstødt d. $\frac{25}{3}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{1}{4}$ 24.

Kl. 7 Emd., da E. S. var for udgaaende i Renden over Hals Barre, grundstødte Skibet i S.-Siden af Farvandet som Følge af en Manøvre for at give et indgaaende Skib bedre Plads i Løbet. Det forsøgtes samme Aften med Assistance af Aalborg Havns Dampere »Frem« at bringe Skibet flot, men uden Held, idet E. S. af Strømmen pressedes ind mod Grunden. D. $\frac{26}{3}$ Kl. 9³⁰ Fmd. blev Arbejdet genoptaget, og Kl. 11⁵⁰ Fmd. kom Skibet flot. E. S., der var tæt, fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenanførte.

104. 3^m M/Sk. **Esther** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nykøbing M. til Skien i Ballast.

Kollideret d. $\frac{24}{8}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{26}{8}$ 24.

D. $\frac{23}{8}$ Kl. 9³⁰ Emd. passeredes Hals Barre Fyr. Herfra styredes NØ.t.N. Kl. 12 Mn. blev Motoren stoppet, da Kølevandspumpen var i Uorden. Denne var atter bragt i Orden d. $\frac{24}{8}$ Kl. 1 Fmd., hvorefter man lod Motoren staa for Afkøling et Par Timer. Vinden var S.lig, svag Brise, og Vejret klart. Kl. 3²⁰ Fmd. gik Bedstemanden ned for at starte Motoren. Kl. 3⁴⁰ Fmd. var Motoren i Gang. Bedstemanden blev dog i Motorrummet for at smøre og efterse Motoren. Kl. 4 Fmd. saa Kokken, der stod til Rors og var alene paa Dækket, en Motorskonnert tæt for Boven. Han slog straks Motoren Bak, men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod Skonnerten—»Zeehond« af Groeningen—, der fik Lønningen forude paa Stb.s Side trykket ind, Skonnertsejlet ødelagt, Stb.s Vanter brækket og forskellige andre ovenbords Havarier. E. slæbte nu Z. til Frederikshavn, hvortil Skibene ankom Kl. 5 Fmd.

Ifølge den af Z.s Besætning d. $\frac{25}{8}$ afgivne Søforklaring, saas fra dette Skib, der gik for Sejl alene, Kl. 2³⁰ Fmd. en Motorskonnert forude, hvis Toplanterne ikke var tændt. Da Skonnerten (Esther) nærmede sig, blev der afgivet Opmærksomhedssignal med Taagehornet, hvilket dog ikke bemærkedes fra E., som kort efter kolliderede med Z. som foran omhandlet. Z. kunde, som Følge af Vindstille og fordi Motoren var stoppet, ikke manøvrere.

Anm. Ved Han Herreds Søjrets Dom af $\frac{7}{4}$ 25 blev E.s Bedstemand i Henhold til Sømandslovens § 84 idømt en Bøde paa 25 Kr. til Statskassen for ved at overlade Skibets Udkig og Navigering til den i samme ukyndige Kok under sit lange, og efter Startningen af Motoren unødvendige Ophold i Maskinrummet, samt ved at undlade Tænding af Toplanternen straks ved Motorens Startning, at have gjort sig skyldig i en Uforsvarlighed.

105. Vandbaad **Esther** af Kjøbenhavn.
Kollideret d. $\frac{17}{11}$ 24 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{27}{11}$ 24.

E., der kom fra Frihavnen sejlede langs Langeliniemolen og rundede Fyret i ca. 3 Fv.s Afstand med ca. 3 Mils Fart. Pludselig saas Vandbaad »Haabet« komme frem bag Fyret i en Afstand af ca. 1 Baadlængde og saa tæt under Fyret, at Kollision var uundgaaelig. Roret lagdes haardt Stb., men umiddelbart efter løb E. med Stævnen ind i H.s Bb.s Side.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H. kom fra Toldboden og skulde til Redmolen. Da Baaden var ca. 50 Fod Ø. for Fyret, saas E. 4—6 Str. foran for Tværs i ca. 2 Baadlængders Afst. Da Sammenstødet syntes uundgaaelig, blev der givet Bb.s Ror og bakket. Kollisionen skete derefter som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at H. holdt for tæt til Fyret.

106. S/S **Esther Maria** af Esbjerg, 1865 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Garston med Træ.

Grundstødt d. $\frac{22}{12}$ 24 ved Hebriderne.

Indberetning til Board of Trade, dat. $\frac{24}{12}$ 24. Indberetning fra Konsulatet i Leith, dat. $\frac{26}{12}$ 24. Søforklaring i Liverpool d. $\frac{21}{3}$ 25. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{7}$ 25.

D. $\frac{21}{12}$ Midnat passeredes Huskinisk Fyr i en Afstand af 5 Sm. Det blæste da S.lig Storm med haarde Byger. D. $\frac{22}{12}$ Kl. 9²⁰ Fmd. besluttedes det at vende og gaa ind til Stornoway for at indtage Kul, da Skibet kun havde Kul nok til 2 Dage, og Vejrrapporterne meldte fortsatte S.lige Storme. Kl. 6³⁰ Emd. var Skibet i Nærheden af Stornoway Havn, det signaliserede efter Lods, men da ingen kom ud, og man paa Grund af Vejret ikke kunde staa ud til Søs, besluttedes det at gaa i Havn uden Hjælp. Da Skibet nærmede sig Havnen, bemærkedes det, at Arnish Point Fyret ikke var tændt. Der styredes midt gennem Farvandet, og da Fyret var passeret, og der skulde drejes til Stb. for at komme til Ankerplads, brækkede Styreledningen, og Skibet fortsatte at gaa frem indtil det tog Grunden, skønt Maskinen arbejdede Fuld Kraft Bak. Da Forpeaken lækkede, og da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. Da Stormen de følgende Dage vedvarede, og Opholdet om Bord blev farligt, sendtes hele Besætningen d. $\frac{25}{12}$ i Land. D. $\frac{11}{1}$ 25 ankom Bjergningsdamperen »Geir« til Strandingsstedet. I Løbet af de følgende Dage blev Skibet tætnet og pumpet læns. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord forsøgtes det flere Gange at trække E. M. af Grunden, men uden Held. D. $\frac{29}{1}$ blæste det op til Storm af SSV. E. M., hvis Forskib under Bjergningsarbejdet var drejet bort fra Revet, gik som Følge af Stormen i Drift med Ankrene og drev længere ind paa Revet, hvor det huggede haardt og fik betydelig Bundskade. Da Agterskibet havde faaet en betydelig Lækage, blev Træet fra Agterlasten kastet over Bord. D. $\frac{7}{2}$ var alt Træet ude og Tætning af Lækagerne foretaget, og Kl. 4 Emd. flød E. M. af Grunden. Da Skibet paa Grund af Storm af SV. ikke kunde bugseres ind i Bugten, blev det opankret ved Siden af Revet. I Løbet af Aftenen tiltog Vinden i Styrke og gik om i S. Kl. 11 Emd. brækkede Stb.s Ankerkæde, hvorefter E. M. drev ind i Bugten, hvor Skibet grundstødte. For at hindre Skibet i at drive for højt op paa Stranden, blev der fyldt Vand i Lastrummene. D. $\frac{8}{2}$ var Vinden flovet af og gaaet V.lig. Lastrummene blev lænset, og Kl. 5 Fmd. var Skibet atter flot, hvorefter det bugseredes til Stornoway Bay. Det overbordkastede Træ drev i Land, hvor det blev opstablet paa Stranden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Styreledningen brækkede under Sejladsen ind til Stornoway Havn.

107. S/S **Estrid** af Kjøbenhavn. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Dieppedalle til Hull.

Kollideret d. $\frac{14}{9}$ 24 paa Seine.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{9}$ 24.

Da E. Kl. ca. 9 Emd. befandt sig ved Bøje Nr. 19 blev Skibet indhentet af en Damper, der senere viste sig at være »Uranus« af Lysekill, som gav Signal til at vilde passere E. E. slog Langsom Fart til Maskinen og holdt sig saa tæt til Stb.s Side af Løbet som muligt. Da Strømmen, som var meget haard, førte E. mod Bøjen, blev der — for at undgaa Kollision med denne, samt for ikke at blive sat paa Grund af Strømmen — slaaet Fuld Kraft Frem. I det samme girede U.s Bov mod E., og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev E.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Straks efter, Kl. 9⁰⁵ Emd. tørnede U.s Laaring mod E. ud for Luge Nr. 4, hvorved en Plade i Siden samt Dækspladen blev bulet, tilstødende Vinkler og Spanter bøjedes og en Del Nagler gik løse.

Anm. Forklaring fra U.s Besætning foreligger ikke.

108. S/S **Expres** af Esbjerg, 659 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Jærn. Paa Rejse fra Horsens til Kjøbenhavn med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{26}{3}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{1}{4}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{3}$ 24.

D. $\frac{25}{3}$ Kl. 12 Mn. pejledes Refsnæs Fyr i retv. S.35°Ø. Afst. 4,5 Sm. D. $\frac{26}{3}$ Kl. 12³⁰ Fmd., efter at have udsejlet 5 Sm. paa retv. Kurs N.55° Ø., ændredes denne til retv. N.27°Ø. Kort efter blev det taaget. Kl. 1⁵⁰ Fmd. loddedes 22 m Vand. Kl. 1⁵⁵ Fmd. blev der slaaet Halv Kraft til Maskinen. Kl. 2⁰⁵ Fmd. tog

Skibet Grunden, som det senere viste sig, paa Sjællands Rev ca. 1 Kabellængde S. for Baaken. Efter for-gæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Svitizers Bjergnings-Entreprise, som tog Skibet af Grunden d. $24/3$ Kl. 1³⁰ Fmd., efter at en Del af Lasten var losset i en Motor-skonnert. E., der havde faaet et Par Lækager, blev tætnet af Dykker og af gik til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes formentlig Strømsætning og Taage.

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

Maskinen havareret d. $7/2$ 24 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/2$ 24.

Kl. 10⁵⁰ Fmd. mærkedes et kraftigt Stød i Skibet og umiddelbart efter hørtes en stærk Støj i Stb.s Krumtaphus. Ved Eftersyn viste det sig, at Nr. 3 Krumtaphus var brækket. Skibet fortsatte Rejsen for en Motor.

Anm. Aarsagen til Havariet formodes at være, at Stb.s Skruer er tørnet mod en haard Genstand.

110. S/S **Fanø** af Kjøbenhavn, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Baltish Port med Træ.

Grundstødt d. $12/1$ 24 ved Gotland.

Svensk Strandingsindberetning, dat. Stockholm d. $17/1$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/1$ 24.

Kl. 2⁴⁰ Emd. hørtes Falluds Taagesignal ca. 1 Str. om Stb. Kursen ændredes fra SV.t.V. til SV. Kl. ca. 3 Emd. klarede Vejret noget, og Falluds Fyrtaarn saas i en gisset Afst. af 3 Sm. Kursen ændredes til SV.t.S. Da det atter blev mindre sigbart, ændredes Kursen yderligere til S.t.V., og Fyret pejledes i V.^{3/8}S. Medens Føreren var beskæftiget med at udsætte Pejlingen, grundstødte F. paa Falludsrevet, og da Taagen kort efter lettede, saas Kosten paa Revet ca. 200—300 m om Bb. i SØ.^{1/4}Ø. Da det viste sig, at begge 2 Tanke lækkede stærkt, og da det ikke lykkedes at bakke Skibet af Grunden, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at kaste over Bord af Dækslasten. D. $13/1$ Kl. 12³⁰ Fmd. kom F. flot efter at ca. 100 Fv. Props var kastet over Bord. For at kunne fortsætte Rejsen maatte der fyres med Træ fra Ladningen, da Kul-beholdningen var sluppet op. D. $15/1$ Kl. 5³⁰ Emd. ankom F. til Kjøbenhavn efter at have brændt ca. 1500 Stk. Props.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Bordeaux.

Kollideret d. $30/11$ 24 paa Helsingør Red.

Søforklaring i Bordeaux d. $15/12$ 24.

Kl. 2³⁰ Emd. ankrede F. paa Helsingør Red 5—6 Skibslængder S. for S/S »Maderas« af Kristiania, som laa til Ankers. Da F., efter at være svajet op, drev med Ankeret mod M., blev der givet haardt Stb.s Ror og slaaget Langsomt Frem og kort efter Halv Kraft Frem til Maskinen. Samtidig blev der stukket paa Kæden. Kl. 2⁴⁰ Emd. tørnede F. med Stb.s Laaring mod Stævnen og Stb.s Anker paa M. F., hvis Ma-skine var stoppet umiddelbart før Kollissionen. fik Skibssiden og Dækket beskadiget.

111. S/S **Farø** af Kjøbenhavn, 528 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra London til Methil. i Ballast.

Kollideret d. $29/7$ 24 i Methil.

Indberetning til Board of Trade, dat. Methil $31/7$ 24.

Kl. 2 Fmd., da F. var paa Vej gennem Nr. 2 Dok for at gaa ind i Nr. 1 Dok, blev Skibet af Vinden ført ind mod tysk S/S »Dietor Hugo Stinnes 12«, der ved Kollissionen fik en Plade i Bb.s Side let bøjet. F. tog ingen Skade.

112. S/S **Fie Jensen** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Buenos Aires til Santa Fé i' Ballast.

Kollideret d. $9/10$ 24 paa La Plata Floden.

Søforklaring i Buenos Aires d. $16/10$ og $31/10$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/9$ 25.

Kl. 4¹⁰ Fmd., da F. J., som havde Lods om Bord, befandt sig i Nærheden af Martin Garcia Fyrskib, observeredes en Ankerligger om Stb. Vinden var SV., haard Kuling. Efter Lodsens Ordre holdtes tæt foran om Ankerliggeren, som senere viste sig at være engelsk S/S »Dundee«. Kl. 4²⁰ Fmd, da D. var tværs, s.vingede F. J.s Stbs. Agterskib ind paa D.s Bov. Ved Kollissionen fik F. J. en Bule i Skibssiden udfør Nr. 3 Luge. Da Pladerne og Stringorpladerne havde givet sig fra Hoveddækket til under Vandlinien, og da der var flere Brud i Pladerne, gik F. J. tilbage til Buenos Aires.

Anm. Det fremgaar af Sagen, at Lodsens ikke mente at kunne gaa agten om D., da der ikke var Vand nok. Aarsagen til Kollissionen maa efter det oplyste antages at være, at Lodsens har skønnet fejlagtigt med Hensyn til Vind- og Strømstyrke.

113. S/S **Fiona** af Hobro. Paa Rejse fra Frederikshavn til Gøteborg.

Grundstødt d. $14/5$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $20/5$ 24.

Efter at F. Kl. 2⁵⁰ Emd. havde passeret Winga Unger, mødte Skibet tæt Taage. Maskinen blev stoppet, og Loddet holdtes gaaende. Da det pludseligt grundede op fra over 11 til 6m, blev Farten taget af Skibet. Kort efter mærkedes to lette Stød i Skibet, men straks efter loddedes dybere Vand. Kl. 3¹⁰ Emd. opank-redes F. i 7 m Vand. Ved en kortvarig Opklaring i Taagen viste det sig, at Skibet var drevet ind mellem Grundene V. for Leibråten. Kl. 4²⁰ Emd. svajede Skibet rundt for sønden Vande og kom til at ligge med Bb.s Side mod Grunden. Kl. 4³⁰ Emd. lettedes og med Assistance af en Lodsbaad, der var kommet til Stede, forsøgte det at manøvrere F ud i Farvandet. Skibet stødte imidlertid kort efter paa Grund mod Forskibet. Ved at fylde Agterpeaken og læmpe Last agter over lykkedes det at bringe Skibet flot og ud i Farvandet, hvorefter Rejsen fortsattes. F. var tilsyneladende ubeskadiget.

114. S/S **Flandria** af Gøteborg, 1179 Reg. T. Br. Bygget 1898. Paa Rejse fra Antwerpen til Gøteborg med ca. 920 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{4}$ 24 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Hjørring d. $\frac{26}{4}$ 24.

Kl. 5 Emd. pejledes Hanstholm Fyr i S.35°Ø., Afst. 3 Sm. Derfra styredes misv. N.65°Ø. Efter at 38 Sm. var udløbet loddedes 9 Fv. Vand. Vejret var da diset. Kl. 8⁴⁵ Emd. sloges Halv Kraft og Kl. 9⁵⁰ Emd. Langsomt. Kl. 9⁵⁵ Emd. loddedes 5 Fv. Umiddelbart efter grundstødte F. ca. 2 Sm. SV.t.V. for Hirschals Fyr. Taagesignalet fra Hirschals var ikke hørt. Alle Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp viste sig forgæves, selv efter at 60—70 Tons Gødning var kastet over Bord. Da det i Løbet af Natten blæste op fra V., og Skibet huggede en Del i Grunden, blev Passagererne og Besætningen med Undtagelse af Fører og Styrmand taget i Land af Tornby Redningsbaad. D. $\frac{21}{4}$ Kl. 9 Fmd. ankom Svitzers Bjergningsdamper »Viking«; men paa Grund af høj Sø kunde intet udrettes. Kl. 4¹⁵ Emd. blev Fører og Styrmand bjerget i Land af Lillehedens Redningsbaad.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at det meget vel kan tænkes, at Sirenen i Hirschals ikke er blevet hørt fra Skibet, fordi Skibet har været inde under Land, og Lyden fra Sirenen, som er anbragt højt oppe, ofte passerer oven over Skibene. Endvidere tilføjer de, at Aarsagen til Grundstødningen ganske sikkert, som af Kaptajnen angivet er Taage og stærk Strømsætning, og at der ikke kan rettes nogen Bebrejdelse mod Kaptajnen i Anledning af Navigeringen.

115. M/S **Folkvard** af Kristiania. Paa Rejse fra Aalborg til Cuba med 24445 Tønder Cement.

Grundstødt d. $\frac{10}{12}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{16}{12}$ 24.

Kl. 2¹⁵ Fmd. pejledes Østre Flak Fyrskib i misv. SØ.t.S., Afstand $\frac{1}{2}$ Sm. Kl. 2³⁵ Fmd. pejledes samme Fyrskib i misv. S.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. Fra Kl. 2¹⁵ Fmd. til Kl. 3²⁰ Fmd. var den generale misv. Kurs N.17°V. Dist. 7 Sm. Kl. 3²⁰ Fmd. mærkedes en svag Skuren under Bunden. Der blev straks slaaet Stop og Fuld Kraft Bak. Der loddedes 5 Fv. Vand. Læsø Rende Fyrskib, som skulde være 8 Sm. i misv. N.t.V., kunde ikke ses, hvorfor man styrede misv. N.20°V. 3 Sm. Da Fyrskibet stadig ikke kom i Sigte ankredes Kl. 4¹⁵ Fmd. Ved Pejling af Nr. 1 Rendestene og Tank, fandtes 18 Fod Vand i Rendestene, og Tanken var fuld. Nr. 2 Last var læns. Ankeret blev hevet op for at søge ind paa grundet Vand. Til Trods for, at der stadig blev pumpet, steg Vandet i Nr. 1 Lasten stærkt, og der begyndte ogsaa at komme Vand i Nr. 2 Lasten. Kl. 7⁴⁰ Fmd. tog Skibet Grunden paa 30 Fod Vand, som det senere viste sig 4 Sm. SV. $\frac{1}{2}$ af Læsø Rende Fyrskib. Vandet i Skibet steg stadig, og Fordækket sank under Vandet. Svitzers S/S »Ægir« og S/S »Svava« kom til Stede og begyndte at læse Skibet. D. $\frac{11}{12}$ Kl. 4³⁰ Fmd. kom Skibet af Grunden, og Dykkerne gik i Gang med at tætte Lækagen. Kl. 2 Emd. var dette fuldført, og Skibet gik til Frederikshavn for egen Maskine.

Anm. Grundstødningen skyldes efter det oplyste formentlig diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

116. M/Jt. **Forsøget** af Samsø, 4 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Stenfiskeri i Storebælt.

Strandet d. $\frac{10}{9}$ 24 paa Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Kerteminde d. $\frac{11}{9}$ 24.

Kl. 6 Fmd. gik F., der laa opankret mellem Fynshoved og Tornen, som Følge af Storm af VNV. i Drift med begge Ankere. Det forsøgtes ved Hjælp af Motoren at sejle Fartøjet klar af Land; men da der kom Tang i Skruen, kastedes Ankrene igen, hvorefter Fartøjet drev ind paa Sandrevlen i »Poghehaven«. Fartøjet, der var ubeskadiget, stod tørt ved Lavvande.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenanførte.

117. Sk. **Frantz Gottfried** af Rendsborg, 71 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til Skagen.

Grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{13}{3}$ 24.

Da F.G. om Aftenen havde passeret den røde Bøje paa Svanegrunden, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{9}{3}$ Kl. 4 Fmd. kom F.G. flot med Assistance af tysk Sejler »Merkur«.

118. S/S **Frederik VIII** af Kjøbenhavn, 11850 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{23}{8}$ 24 paa Themsens.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{8}$ 24.

Kl. ca. 7³⁰ Emd., da Fr. VIII., der var assisteret af 2 Slæbebaade, var under Drejning Stb. over ved Blackwall Point, bemærkedes en indhentende Damper agter om Stb. Damperen, der senere viste sig at være S/S »Royal Fusilier« af Leith, forsøgte at passere Fr. VIII i Drejet, men løb — antagelig som Følge af Strømforskelene — ind i Fr. VIII.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget. Kort før Kollisionen blev der i Fr. VIII. slaaet Fuld Kraft Bak og derefter Fuld Kraft Frem paa Bb.s Maskine. Efter Kollisionen fortsatte Skibet Rejsen med langsom Fart.

Anm. Søforklaring for R. F. foreligger ikke.

119. S/S **Fredheim af Tønsberg**, 1444 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Jern. Paa Rejse fra Blyth til Bandholm med ca. 1367 Tons Kul.

Drevet paa Grund d. $\frac{28}{2}$ 24 ved Lollands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{5}{3}$ 24.

D. $\frac{27}{2}$ laa F. fast i Isen ca. 3 $\frac{1}{2}$ Sm. NØ. for Kjelsnor Fyr. Isen skruede saa haardt om Skibet, at dette fik Lækage i Forpeaken. F. drev med Isen NØ. over og d. $\frac{28}{2}$ Kl. 4³⁵ Fmd. skjultes Kjelsnor Fyr af Snetykning. Kl. 6³⁰ Fmd. pejledes Albuen Fyr i SØ. $\frac{1}{4}$ Ø. i ca. 3 Sm.s Afst. Da Isen nu aabnede noget,

forsøgtes det at manøvrere mod Albuen for at komme i frit Vand. Kl. 8¹⁰ Fmd. grundstødte F. under en Snebyge. Lækagen i Forpeaken tiltog nu saa meget, at den ikke kunde holdes læns, hvorfor der signale-redes efter Assistance. Kl. 5 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Aktiv«, der Kl. 6¹⁵ Emd. trak F. af Grunden og assisterede Skibet til Nakskov.

120. S/S **Frigga** af Esbjerg, 1095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov.

Kollideret i d. $\frac{5}{2}$ 24 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{3}$ 24.

Kl. 10¹⁵ Fmd., da F. skulde passere S/S »Henriette« af Nakskov, som stod paa Grund et Stykke udenfor rød Bøje Nr. 34 paa Sydsiden af det lige Løb i Nakskov Fjord, mistede F. Styret i Isen og tørnede med Stb.s Bredside mod H.s Bb.s Bredside. H. fik Skanseklædningen paa Forskibet en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra London til Esbjerg.

Tørnet mod Molehovedet d. $\frac{4}{9}$ 24 i Esbjerg.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{8}{9}$ 24.

Da F. Kl. ca. 10⁴⁵ var midt i Moleløbet og med langsom Fart sejlede ind mod Havnen, nægtede Skibet pludselig at styre. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak, men inden Skibet blev stoppet, tørnede det Molehovedet med Bb.s Anker, hvorved Ankerklydset knustes, og Pladen revnede ca. 10 Tommer.

Anm. Aarsagen til Uheldet skyldes antagelig meget lav Vandstand i Forbindelse med stærk Strøm.

121. 3^m Sk. **Fylla** af Thurø, 199 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Westport (Irland) med Træ.

Kollideret d. $\frac{18}{7}$ 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{7}$ 24.

Kl. 6³⁰ Emd., da F. befandt sig paa 56°59' giss. N. Brd. 17°27' giss. Ø. Lgd., hørtes Taagesignal fra en Damper forude i Læ. F., der havde haft tæt Taage siden Kl. 3 Emd, og derfor stadig havde givet Taage-signal, havde fuld Sejlføring og styrede Ø.t.N. for en flov Brise af SØ. Ca. 10 Minutter senere kom Damp-eren, der senere viste sig at være S/S »Svend Pii« af Kjøbenhavn, til Syne ret forude i ca. 1 Skibslængdes Afst. Roret blev straks lagt ned, men inden F. var begyndt at dreje, tørnede F. med Sprydet og Stævnen mod S. P.s Stb.s Side. F., der ved Kollisionen fik Forgrejnerne ødelagt og Stævnen knust, blev af S. P. indslæbt til Kjøbenhavn.

Fra S. P., der Kl. 6⁴⁵ Emd. havde ligget stoppet for at lodde og derefter gaaet med langsom Fart, hørtes Taagesignalet fra F. først i det Øjeblik, F. kom til Syne ca. 3 Str. foran for Tværs om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afst. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og ca. 1 Minut efter stoppet, hvorpaa Kollisionen indtraf. S. P. fik ved Kollisionen Lønningen og Broklædningen om Stb. beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa efter de afgivne Forklaringer antages at være tæt Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at F.s Taagesignal først hørtes i S. P., da Skibene var ganske tæt ved hinanden.

122. 3^m Sk. **Gefion** af Svendborg, 211 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Can-carneau (Frankrig) med Træ.

Havareret i September 1924 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{27}{9}$ 24.

D. $\frac{10}{9}$, da Skibet befandt sig paa 56°40' N. Brd. 5°58' Ø. Lgd., under haard Storm af NV., mistedes ca. $\frac{1}{2}$ Std. af Dækslasten; endvidere blev Baaden, som hang i Daviderne, knust af en SØ. D. $\frac{21}{9}$, under Storm af SV., mistedes Skibsjollen, og den ene David blev bøjet langs Lønningen. Da Skibet begyndte at trække Vand, holdtes af for Skagen. D. $\frac{23}{9}$ ankom G. til Frederikshavn.

123. 2^m M/Kt. **General Gordon** af Trangisvaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri ved Sydland.

Borteblevet; 19 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Trangisvaag d. $\frac{3}{7}$ 24. Søforklaring og Søforhør paa Suderø d. $\frac{2}{3}$ 25.

D. $\frac{26}{2}$ 24 afsejlede G. G. fra Trangisvaag for at fiske ved Island. Siden er intet hørt til Skibet, som formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Føreren Poul Michelsen af Tveraa, Bedstemand E. F. M. Hejnesen af Sumbø, Kok S. J. Vang af Famien, Motorpasser Niels P. Poulsen af Kvalbø, samt Fiskerne M. L. Petersen, G. F. D. Vang og J. M. Jacobsen af Frodebø, J. J. F. Poulsen, J. E. H. Adelvold, D. S. Jensen, Poul Jespersen, E. Nordberg, J. S. Jespersen, P. J. Ludvig, N. J. Michelsen, J. Ludvig og Meinert Ludvig af Kvalbø, Ole Petersen af Skaalevig og J. C. C. Christiansen af Tveraa.

124. Ff. **Georg Stage** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br.

Forlist d. $\frac{20}{3}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{10}{5}$ 24.

D. $\frac{16}{3}$ ankom S. G. til Havnsø for at losse 600 kg Fisk. Skibet kunde imidlertid ikke komme ind i Havnen paa Grund af Is og gik i Drift med Isen. D. $\frac{22}{3}$ blev S. G. fundet sunket, stærkt ramponeret af Isen, paa 55°50'6" N. Brd. 11°12'3" Ø. Lgd. Besætningen formenes at være omkommet.

Anm. Besætningen bestod af Føreren P. A. P. Ahlberg af Esbjerg, Fisker Th. Sand af Løkken samt en Fisker fra Haderslev, hvis Navn ikke er oplyst.

125. M/Gl. **Gerda** af Aalborg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Fyr. Paa Rejse fra Rørdal til Nørre-sundby i Ballast.

Kollideret og sunket d. $30/12$ 24 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $12/1$ 25.

Kl. 4 Emd. afgik G. fra Rørdal Bro og krydsede V. efter for Sejl og Motor. Skibet førte ingen Lanterner. Kl. 5 Emd. gik Motoren i Staa, hvorfor G. opankredes udfor Strøbybergs Bro, for at faa Motoren repareret. Medens dette Arbejde stod paa, laa Skibet i Sejlløbet uden Ankerlanterner. Kl. 5^{45} Emd. blev G. paasejlet af S/S »Ascania« af Lybeck, som var for udgaaende med Lods om Bord. Ved Kollisionen sprængtes G.s Ankerkæde, Forstævnen blev revet af, og Skibet sank kort efter. Besætningen — ialt 2 Mand — bjergede sig i Jollen og blev optaget af A. Damperen, der var ubeskadiget, fortsatte Rejsen, medens G.s Besætning roede ind til Rørdal Bro.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at G. laa opankret i Sejlløbet uden Ankerlanterner. Ved Aalborg Søret vedtog Føreren af G. en Statskassen tilfaldende Bøde paa 125 Kr. for Overtrædelse af de internationale Søvejsreglers Art. 2 og 11 og af Reglerne i §§ 8 og 13 i Reglement for Sejladsen i Farvandet udfor Hals, over Hals Barre, gennem det uddybede Løb og paa Limfjorden mellem Hals og Aalborg samt for Ordens Overholdelse i Aalborg og Hals Havne.

126. S/S **Geysir** af Thurø, 928 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Riga til London med Træ.

Paasejlet d. $24/6$ 24 i Kielerkanalen.

Søforklaring i London d. $1/7$ 24.

Kl. 7^{15} Emd. forløjedes G. i Slusen ved Holtenau. Kl. 7^{20} Emd. løb S/S »Pologne« af Havre, der kom ind i Slusen for at forløj agten for G., ind i G.s Agterskib, hvorved G.s Agterforløjninger sprængtes, og Skibet fik Fart fremover. Ved straks at kaste Maskinen Fuld Kraft Frem lykkedes det G. at undgaa Kollision med en foran liggende svensk Damper. Den ved Paasejlingen forårsagede Skade paa G. blev midlertidig udbedret i Løbet af Natten og næste Formiddag, hvorefter Rejsen fortsattes.

127. S/S **Glenpark** af Greenock. Paa Rejse fra Belfast til Reval i Ballast.

Grundstødt d. $28/12$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $13/1$ 25.

Kl. ca. 4 Fmd., under Storm af SV. med Regntykning, grundstødte G. ved Levka. Svitzers Bjergnings-Entreprise tog Skibet af Grunden.

128. M/Ff. **Glenten** af Grenaa, 12 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Fyr og Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d. $19/3$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse, dat. Grenaa d. $12/5$ 24. Søforhør i Grenaa d. $1/12$ 24.

G. ankrede d. $18/3$ om Aftenen ved Hjelm. D. $19/3$ Kl. 1^{15} Fmd. sprang Vinden pludselig fra ØSØ. til NØ. Da det samtidig blæste op til Snestorm med stærk Strøm og høj Sø, gik Fartøjet i Drift og grundstødte 10 Minutter efter ved Hjelm. Besætningen, to Mand, vadede i Land. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

129. S/S **Granstone** af Newcastle on Tyne, 1740 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra England til Odense med Kul.

Grundstødt d. $15/7$ 24 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsforretning paa Hindsholm d. $16/7$ 24. Strandingsindberetning, dat. $16/7$ 24.

Kl. ca. 7^{30} Fmd. blev G. for at undgaa at synke sat paa Land ved Ø. Kysten af Hindsholm. Skibet havde tidligere været paa Grund paa Lillegrunden ved Indsejlingen til Odense Fjord, og havde der faaet en større Lækage. G. blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

130. S/S **Grete Jensen** af Kjøbenhavn. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Pensacola til Montevideo med Træ.

Grundstødt d. $29/2$ 24 ved Pensacola.

Søforklaring i Buenos Aires d. $26/4$ 24.

G. J., der laa til Ankers paa Pensacola Red, lettede Kl. 9^{20} Emd. Medens Skibet, der havde Lods om Bord, blev manøvreret rundt tog Stævnen Grunden i den østlige Side af Løbet, hvorefter Skibet af Strømmen blev svinget tilbage og ind paa Grunden. Den følgende Dag forsøgtes det — dels ved egen Hjælp, dels med Assistance af en Vagerdamper — at faa Skibet af Grunden, men uden Held. D. $2/3$ begyndte Skibet at hugge i Bunden som Følge af Dønning. Kl. 3^{45} Fmd. forsøgtes atter ved Frem- og Bak-Manøvrer at bringe Skibet flot, og Kl. 4^{30} Fmd. kom G. J. af Grunden. Efter at have faaet Sødygtighedsattest fortsattes Rejsen Kl. 3^{30} Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Havnelodsen, inden han kvitteredes, meddelte Føreren, at der var ca. 26 Fod Vand, hvor Skibet skulde manøvreres rundt, medens der viste sig kun at være ca. 24 Fod.

131. M/Tj. **Grethe** af Sønderborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Holtenau til Sønderborg med 100 Tons Byg.

Kollideret d. $5/1$ 24 i Sønderborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $19/1$ 24.

Se Nr. 83.

132. Ff. **Grethe** af Esbjerg, 25 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med ca. 1 Ton Fisk.

Strandet og forlist d. $11/9$ 24 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $15/9$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $20/10$ 24. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $25/9$, $9/10$, $20/10$ og $6/12$ 24.

G. var beskæftiget med Fiskeri ca. 58 Sm. af Horns Rev Fyrskib, da det Natten mellem d. $9/9$ og $10/9$ blæste op til Storm af NV. Under Arbejdet med at faa Redskaberne af Vejen blev Storsejlet revet i Stykker af Stormen, hvorfor man sejlede ind mod Esbjerg ved Hjælp af Motoren. D. $10/9$ Kl. ca. 7 Fmd., efter at ca. 18 Sm. var udløbet, havarerede Motoren, antagelig som Følge af, at Skruen tørnede mod en Genstand. Sejladsen fortsattes med en Klyver som Storsejl og Stagfokken. Da G. ved Midnat var naaet til Indsejlingen ved Graadyb, kom der en kraftig og vedvarende Regnbyge fra NNV. Dette i Forbindelse med udgaende Strøm gjorde, at Fartøjet drev mod Land. Ankeret blev kastet, men kunde ikke holde Skibet, og d. $11/9$ Kl. ca. 2^{30} Fmd tog Fartøjet Grunden paa den vestlige Yderside af Søren Jessens Sand. G. blev læk ved Grundstødningen, saa alle Mand maatte til Pumperne, og da Fartøjet blev ved med at drive ind over og hugge i Grunden, blev Ankergrejerne kappet for at faa Fartøjet til at drive længere op i Sandet. Kl. ca. 3^{30} Fmd. sank Skroget under Vand, hvorfor Besætningen maatte søge Tilflugt i Riggeren; Opholdet her vanskeliggjordes imidlertid i høj Grad derved, at Fartøjet flere Gange væltede helt over paa Siden. Fra det Øjeblik Strandingen maatte anses for uundgaaelig og indtil Fartøjet sank, var der jævnlig blevet blusset efter Hjælp. Kl. ca. 7 Fmd. blev Besætningen optaget af Esbjerg Redningsbaad, der var blevet alarmeret af en Kutter, som havde observeret Strandingen og som Kl. 4 Fmd. var indkommet til Esbjerg. Besætningen landsattes i Esbjerg. G. blev Vrag.

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

Anm. 2. Ved Esbjerg Søret vedtog Føreren en Bøde paa 50 Kr. til Statskassen for Overtrædelse af Bekendtgørelse Nr. 193 af $1/8$ 1912 § 80, idet Skibet ikke var forsynet med de foreskrevne Nødsignal-apparater.

133. S/S **Grønland** af Kjøbenhavn, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til Lalaja.

Paasejlet d. $11/3$ 24 paa Rio Tejo.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/6$ 24.

Kl. 8 Fmd. blev G., der laa fortøjet ved Kajen, paasejlet af S/S »Lydia« af Lissabon, der manøvreredes ind til Kajen agten for G., der ved Paasejlingen fik en Del ovenbords Skade agter om Bb.

134. Sk. **Gudrun** af Horsens, 47 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Horsens i Ballast.

En Mand druknet d. $22/11$ 24 i Horsens Fjord.

Søforhør i Horsens d. $3/12$ 24.

G. laa til Ankers paa Horsens Fjord og ventede paa Slæbebaad. Kl. ca. 11^{15} Fmd. kom denne med en 3^m Skonnert paa Slæb. Letmatrosen gik i Jollen og roede over til Skonnerten med Slæbetrossen. Da han kom tilbage derfra og vilde springe om Bord i G., faldt han i Vandet. Der blev straks kastet et Redningsbælte ud, og dette faldt tæt ved ham, men den forulykkede rørte sig ikke og var tilsyneladende bevidstløs. Fra den anden Skonnert blev der straks sat en Baad paa Vandet; men inden den kom til Stede, var han forsvundet. Man søgte i flere Timer efter den forulykkede, men først d. $23/11$ om Eftermiddagen blev Liget fundet.

Anm. Den forulykkede var Edvard Akton Sørensen af Villersø.

135. S/S **Gudrun Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Bombay til Barcelona med Stykgods.

Brand om Bord d. $9/1$ 24 i Karachi Havn (Indien).

Indberetning til Board of Trade, dat. Karachi d. $10/1$ 24.

Søforklaring i Barcelona d. $11/2$ 24.

Kl. 2 om Eftermiddagen d. $9/1$ opdagedes det, at der var Ild i Bomuldsballerne paa Nr. 3 Mellemdæk. Ilden bredte sig hurtigt, men blev i Løbet af et Par Timer slukket ved Hjælp af Skibets og det tilkaldte Brandvæsens Slukningsmidler. En Del Bomuld blev ødelagt af Ild og Vand og nogle Plader og Dæksbjælker blev beskadiget som Følge af Branden.

136. S/S **Gunhild** af Kjøbenhavn, 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra West Hartlepool til Stettin med Kul og Koks.

Kollideret d. $4/6$ 24 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Søulykkeindberetning. Søforklaring i Stettin d. $6/6$ 24.

D. $3/6$ Kl. 11^{05} Emd. opankredes G. ved Svinemünde. D. $4/6$ Kl. 3^{30} Fmd. fortsattes Rejsen til Stettin med Lods om Bord. Kl. 4^{35} Fmd. var der forude om Bb. en Sejler, som gik over Stag saa tæt ved G.s Bov, at G. ikke kunde manøvreres agter om Sejleren. Fra G. blev der givet et kort Stød i Fløjten, hvilket Signal Sejleren besvarede. Sejleren forsøgte forgæves at falde af, men tørnede først med Bovsprydet mod G. midtskibs, derefter med Stævnen mod G. agter om Bb. G fik Bb.s Redningsbaad beskadiget, en Bude i Lønningsen samt de 4 agterste Støtter til Gelænderne paa Hytten agter bøjede. Sejlerens Navn var »Falke«.

137. S/S **Gunnar** af Frederikshavn, 202 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Kollideret d. $15/2$ 24 paa Elben.

Søforklaring i Strømstad d. $5/3$ 24.

G. manøvreredes frem gennem Isen for langsom Maskine, da en tysk Trawler. »Friederich Carl« af Hamborg, der befandt sig nogle Skibslængder foran for G., pludselig løb fast i Isen, og skønt der paa G. blev slaaet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., kunde en Kollision ikke undgaas, da G. paa Grund af Isen nægtede at lystre Roret. G. fik en Bule tæt ved Stævnen, og denne blev bøjet lidt.

138. S/S **Gustav** af Danzig. Bygget 1923. Paa Rejse fra Königsberg til London med 365 Tons Træmasse.

Grundstødt d. $^{30}/_{11}$ 24 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nexø d. $^{4}/_{2}$ 24. Strandingsindberetning, dat. Nexø d. $^{8}/_{2}$ 24.

Kl. 5⁴⁵ Fmd. pejledes Scholpin i misv. S. $^{1}/_{2}$ V. i ca. 12 Sm.s Afst. Der styredes V. $^{1}/_{2}$ N. Vinden var V.lig, jævn Brise. Kl. 1 Emd. blev Vejret taaget, hvorfor Farten mindskedes. Kl. 3⁴⁵ Emd. saas en hvid Stribe forude; Maskinen blev straks stoppet og kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter grundstødte Skibet og blev staaende, som det senere viste sig ved Nexø, i 3,2 m Vand. Det forsøgtes at varpe Skibet af Grunden, men uden Held. Kl. 10 Emd. kom en Sejler langs Siden af G. Efter at en Del af Ladningen var losset over i Sejleren, kom G. d. $^{31}/_{1}$ Kl. 4³⁰ flot, hvorefter Skibet, der var tæt, gik ind til Nexø.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Strømsætning og Taage.

139. M/Sk. **Haabet** af Assens, 61 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Køge med Oliekager.

Føreren faldet over Bord og druknet d. $^{16}/_{11}$ 24 i Smaalandsøhavet.

Søforhør i Køge d. $^{19}/_{11}$ 24.

Kl. ca. 11³⁰ Emd., da Skibet befandt sig i Nærheden af Masnedø Flak, kom Føreren op fra Kahytten for at løse af paa Dækket. Et Øjeblik efter faldt han over Bord agter om Stb. uden nogen paaviselig ydre Foranledning. Styrmanden, der stod til Rors, manøvrerede straks Skibet rundt og tilbage til Ulykkesstedet, hvor H. opankredes. Jollen blev sat i Vandet og den forulykkede eftersøgt, men uden Held. Skibet blev liggende paa Stedet til det blev Dag, hvorefter det sejledes til Masnedø. Førerens Navn var Jørgen Petersen; han var hjemmehørende i Assens.

Anm. Aarsagen til Ulykken antages at være, at Føreren har faaet et Ildebefindende, da han kom paa Dækket. Vejret var ved den paagældende Lejlighed roligt.

140. Kt **Haabet** af Gilleleje, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gilleleje til København med Fisk.

Sprunget læk og sunket d. $^{21}/_{1}$ 24 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{23}/_{1}$ 24.

Kl. 5³⁰ Emd., da H. var ud for Langeliniemolen mærkedes et lettere Stød paa Bb.s Bov. Da Skibet straks efter viste sig at være stærkt læk styredes ind mod Kajen, hvor Ankertrossen sattes fast til en Fortøjningsspæl. H. fyldtes imidlertid hurtigt og sank kort efter.

Anm. Lækagen formodes at hidrøre fra, at Skibet er tørnet mod et Stykke Drivis.

141. Vandbaad **Haabet** af København.

Kollideret d. $^{17}/_{11}$ 24 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{27}/_{11}$ 24.

Se Nr. 105.

142. S/S **Hafnia** af København, 2031 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burntisland til København.

Kollideret d. $^{18}/_{2}$ 24 i Sundet.

Søforhør i København d. $^{21}/_{2}$ 24.

D. $^{17}/_{2}$ Kl. 11 Emd. passerede H. Kullen i 3 Sm.s Afst. Da Farvandet var opfyldt af ret svær Is, avancerede Skibet kun langsomt, idet der stadig maatte styres forskellige Kurser og med forskelligt Fart. Efter at have ligget stoppet det meste af Natten fortsattes d. $^{18}/_{2}$ Kl. 8⁵⁰ Fmd. Forsøget paa at forcere Isen, idet der styredes mod Ellekilde Hage. S/S »Veratyr« af København, der fulgte efter i den af H. frembragte Rende i Isen, nærmede sig efterhaanden til H.; da dette sidstnævnte Skib Kl. 10⁴⁰ Fmd. gik fast i Isen, var V. kun ca. 2 Skibslængder agterude, hvorfor der fra H. blev givet 2 lange Stød i Dampfløjten som Signal for, at H. laa stille. Kort efter løb V. med Stævnen mod H.s Hæk om Styrbord, der blev stærkt beskadiget ved Kollisionen. H.s Maskine holdtes stadig gaaende Fuld Kraft Frem indtil ca. 2 Minutter efter Kollisionen.

Ifølge den af V.s Besætning afgivne Forklaring manøvreredes dette Skib tæt efter H. for at man kunde drage fuldt Udbytte af H.s Rende. Da H.s Fløjtesignal hørtes, blev V.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Det lykkedes dog ikke at faa Farten af V., der ved Kollisionen fik en Bule foran Bb.s Ankerklyds.

143. S/S **Halvdan** af København, 1448 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Danzig.

Skruen havareret i Januar 1924 ved Stettin.

Søforklaring i Danzig d. $^{1}/_{2}$ 24.

D. $^{23}/_{1}$ Kl. 1⁵⁰ Emd., da H. fulgte efter Isbryderen »Pommern« paa Oderfloden, tørnede Skruen mod nogle svære Isstykker, hvorved alle Bladene blev slaaet af. E. blev derefter slæbt til Stettin. D. $^{29}/_{1}$, da H. atter fulgte efter en Isbryder, tørnede Skruen Kl. 9¹⁰ Fmd. mod svær Is, hvorved den ny paasatte Skruer havarerede.

144. S/S **Hammershus** af København, 3939 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

a) Paa Rejse fra Helsingborg til Malmø.

Sprunget læk d. $^{8}/_{3}$ 24 i Sundet.

Søforhør i København d. $^{16}/_{4}$ 24.

Ved at arbejde i svær Is fik H. flere Buler i Boven, samt bøjet nogle Spanter, og en mindre Lækage ved Pladesamlingerne i Forpeaken.

b) Paa Rejse fra Malmø til Norrkøping.

Mistet Skruen d. $^{30}/_{3}$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $^{16}/_{4}$ 24.

D. $\frac{28}{3}$ under Manøvren i Ts, blev Skruen beskadiget. D. $\frac{30}{3}$ mistedes Skruen under Manøvren i Isen 1 Sm. V. for St. Juten Fyr.

145. S/S **Hans Mærsk** af Svendborg, 1930 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til London med Sukker.

Paasejlet d. $\frac{22}{1}$ 24 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade, dat. London d. $\frac{24}{1}$ 24. Søforklaring i London d. $\frac{7}{2}$ 24.

Kl. 10 Emd. blev H. M., der laa forføjet ved Charlton Bøjer med Lægtere langs Siden, paasejlet af S/S »Nerma« af Esbjerg. N. tørnede med Stævnen mod H. M.s Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget. Ved Paasejlingen sprængtes H. M.s Fortøjninger, hvorved Skibet drev paa Grund med Forskibet, idet Ankrene ikke straks kunde kastes, fordi Lægterne var kommet til at ligge klods for Boven af H. M. Skibet kom flot ved Højvande og blev med Assistance af en Bugserbaad forføjet ved nogle andre Bøjer

Se iøvrigt Nr. 230 a.

b) Paa Rejse fra New York til St. John i Ballast.

Paasejlet d. $\frac{18}{4}$ 24 paa Hudsonfloden.

Søforklaring i New York d. $\frac{23}{4}$ 24.

Kl. 8¹⁵ Emd. opankredes H. M. ved Gowans Flat for Bb.s Anker og 60 Fv. Kæde. Vinden var SØ., stiv Kuling og Vejret regnfuldt. Kl. 11⁴⁰ Emd. saas en udgaaende Damper at nærme sig H. M.s Bb.s Bov. Da Kollision syntes uundgaaelig, blev der stukket paa Kæden, men umiddelbart efter tørnede Damperen mod H. M.s Ankerkæde og derefter med Stb.s Side mod H. M.s Bov. Damperen forsvandt kort efter i Mørket uden at give sig til Kende. H. M.s Ankerlanterner brændte klart, og Vejret var, da Kollisionen indtraf, klart. H. M. fik ved Kollisionen Stævnen bøjet og brækket, om Bb. 6 og om Stb. 4 Plader bøjet, 1. Spant i hver Side bøjet og Bovpladen paa Forpeak Tankdæk bøjet. Skibet gik i Dok i New York for Reparation.

146. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1148 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Dieppe.

Maskinen havareret d. $\frac{3}{12}$ 24 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{12}$ 24.

Kl. 4 Emd. vilde Kondensatorpumpen ikke tage Vandet, hvorfor der ankredes ud for Fort Sta. Martha i Cascusbugten. Ved Adskillelse af Pumpeperne konstateredes, at Hoveddampprøret til Hjælpeturbinen var revnet, hvorfor det besluttedes at søge Nødhavn i Lissabon. Kl. 6³⁰ Emd. opankredes H. ved Lissabon.

147. 4^m M/Sk. **Haukur** af Kjøbenhavn, 355 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Offerdal til Rouen med Sten.

Maskinen havareret d. $\frac{19}{4}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Rouen d. $\frac{30}{4}$ 24.

Kl. 6 Fmd. kvitteredes Lodsens ved Stavanger. Skibet gik for Sejl og fuld Maskinkraft. Kl. 2³⁰ Emd. hørtes haarde Stød og Slag i Maskinen, som straks blev standset. Det viste sig, at være Boltene i Nr. 2 Krumtappande der var knækket og Underpanden sprængt i tre Stykker. Stemplet var derved gaaet i Bund og havde slaaet Hul i Bundrammen, bøjet Stempelstangen og knust Stemplet. Skibet fortsatte Rejse for Sejl alene. I Dagene $\frac{22}{4}$ - $\frac{24}{4}$ foretoges en midlertidig Reparation af Motoren, hvorved det blev muligt at holde denne i Gang med 3 Cylindre. Da der imidlertid hertil medgik et uforholdsmæssigt stort Kvantum Olie, maatte H., der d. $\frac{24}{4}$ Kl. 5 Emd. var opankret ved Dungeness, anløbe Boulogne for Indkøb af Olie. D. $\frac{27}{4}$ Kl. 12 Md. ankom H. til Rouen.

Anm. Der foreligger ingen Oplysninger om Aarsagen til Havariet.

148. S/S **Hauland** af Haugesund. Paa Rejse fra Bjørgen til West Hartlepool med 916 Stdr. Props.

Grundstødt d. $\frac{25}{11}$ 24 ved Læsø

Strandingsindberetning, dat. Vesterø d. $\frac{1}{1}$ 25.

H. grundstødte i taaget Vejr i Nærheden af Vesterø. Skibet blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Viking«.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

149. 3^m Sk. **Heimdall** af Kjøbenhavn, 205 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Port-Mador til Aarhus med Skifer.

Grundstødt d. $\frac{11}{10}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{18}{10}$ 24. Strandingsindberetning, dat. Grenaa d. $\frac{18}{2}$ 25.

Kl. 8³⁰ Emd. passerede H. Mosel Grund Lys- og Fløjtetønde. Vejret var diset, Vinden S.lig. Kl. 10²⁰ Emd. saas et grønt Lys 25 Fv. til Luvart, hvilket blev antaget for en Lanterne. Kort efter blev man klar over, at det var Sletterhage Fyrs grønne Vinkel, hvorfor Kursen ændredes fra V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. til S.V.t.V., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, paa Skadegrunden ca. 200 Fv. N. for To-Kosten. Skibet blev d. $\frac{13}{10}$ Kl. 9⁵⁰ Emd. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise, etter at en Del af Ladningen var lægtret i nogle Fiskerfartøjer.

Anm. Der er intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen.

150. M/Ff. **Hekla** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

2 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{10}{9}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{9}$ 24.

Kl. ca. 2 Fmd., da H. laa til Ankers paa Fiskeplads ca. 60 Sm. NV. for Horns Revs Fyrskib, blæste det op til Storm af NV. Storsejlet, som var oppe, blev slaaet i Stykker af Vinden, og Bommen blev slaaet ud til Bb. Fartøjet gik samtidig i Drift i SØ.lig Retning. Da det var drevet 10 a 12 Sm. blev det lyst i Vejret, og man gav sig til at bjerge Bommen ind. Medens man var beskæftiget med dette, tog Fartøjet en

Styrtesø over fra Stb., og denne skulde 2 Mand — Alfred Hagbart Schmidt af Esbjerg og Ole Pedersen Nees af Vrist — over Bord. Føreren, der selv var ved at blive revet over Bord, opdagede først Ulykken, da den ene var ca. 100, den anden ca. 50 Fv. agten for Fartøjet. Der blev straks kastet Redningskranse og Bøjer ud til de forulykkede, der imidlertid kort efter forsvandt. H. blev liggende ca. 7 Timer paa Stedet. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

151. S/S **Hekla** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Warkworth til Halmstad med Kul.

Rørt Grunden d. $23/2$ 24 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/4$ 24 og $14/4$ 24.

Ved Afsejlingen fra Warkworth Kl. 4^{45} Emd. huggede H. flere Gange i Grunden, idet Skibet gik over Barren. Skibet var tæt, men det viste sig senere, at H. havde faaet en Del Bundskade.

b) Havareet i Isen i Tiden $20/2$ - $4/3$ 24 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/4$ og $14/4$ 24.

Paa Rejsen gennem Kattegat kom H. flere Gange ind i Isen, hvorved Skibets Bov og Sider tog nogen Skade. Ved at arbejde i Isen — flere Gange forceret — for at komme fri af den, da Skibet blev sat mod Land, har Skrue og Maskine taget Skade.

152. S/S **Helene** af Esbjerg, 1199 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Bristol med 1700 Tons Træ.

Kollideret med Dokken d. $25/11$ 24 i Bristols Havn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Bristol d. $26/11$ 24.

Da H. Kl. 6 Emd. skulde ind i Dokken, blev Boven af Vind og Strøm ført ned paa Dokporten, hvorved en Plade i Stb.s Bov blev beskadiget.

153. S/S **Helene** af Rotterdam. Paa Rejse fra Constanza (Rumænien) til Aalborg med Korn.

Grundstødt d. $17/2$ 24 ved Læsø.

Strandingsindberetning, dat. $1/4$ 24.

H. grundstødte paa Flyndergrunden; Svitzers Bjergnings-Entreprise bragte Skibet flot.

154. S/S **Henriette** af Nakskov, 379 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov med ca. 1600 tomme Tønder.

Grundstødt d. $4/2$ 24 ved Indsejlingen til Nakskov.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/2$ 24.

Da H. Kl. 5^{45} Emd. kom i Nærheden af Dueholmen i den gravede Rende ind til Nakskov, mødtes Is i Renden. Inden Skibet kom gennem Isen, blev det af denne sat paa Grund paa Rendens Sydside. D. $5/2$ Kl. ca. 11^{30} Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

b) Kollideret d. $5/2$ 24 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/2$ 24.

Se Nr. 120 a

155. Jt. **Hilda** af Hals, 15 Reg. T. Br. Bygget 1863 af Eg. Paa Rejse fra Skive til Aalborg i Ballast.

Strandet og forlist d. $1/7$ 24 i Limfjorden.

Forlisanmeldelse, dat. Gaaser d. $18/9$ 24. Søforhør i Fjerritslev d. $19/5$ 25.

D. $1/7$ Kl. 5 Fmd. afsejlede H. fra Hvalpsund, hvor Fartøjet havde ligget nogle Dage paa Grund af Storm. Da H. var naaet til Livø, blæste det op til Storm fra SV. med Regntykning, hvorfor Kostene ved Løgstør Renden ikke kunde ses. Da Føreren under en Klaring opdagede, at Fartøjet var for nordlig, forsøgte det at stagvende. Under Vendingen sprang Stb.s Sidetakkel, hvilket bevirkede, at Storsejlet maatte bjerges. E. drev nu ind paa Grunden ved Gjøttrup, hvor Fartøjet strandede Kl. 10 Fmd. Kl. 1 Emd. vadede Besætningen i Land.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

156. S/S **Hjelm** af Odense, 295 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Neufahrwasser til Danzig.

Kollideret d. $4/1$ 24 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $7/1$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/1$ 24.

Kl. 12^{30} Emd. afsejlede H. fra Neufahrwasser med Lods om Bord. Da Skibet kom ind i Drejet ved Mottlau, blev Roret lagt haardt Stb. Skibet nægtede imidlertid at lyste Roret, da der laa Fastis paa Bb.s Bov, som stadig viste Skibet af. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men inden Farten var helt stoppet, tørnede H. med Stævnen mod S/S »Wilno«, hvis Hæk blev beskadiget. H. fik Bb.s Bov beskadiget.

157. M/Sk. **Hoffnung** af Barth. Paa Rejse fra Stettin til Horsens med 80 Tons Byg.

Grundstødt d. $20/8$ 24 ved Romsø.

Strandingsindberetning, dat. $20/8$ 24.

Kl. 8 Fmd. grundstødte H. paa Romsø Rev. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af Motorbaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at H. holdt Ø. om Lysbøjen ved Romsø Rev, idet Føreren formentlig har været i den Tro, at Løbet var Ø. for Bøjen.

158. S/S **Hornland** af Lybæk. Paa Rejse til Faaborg med Kud.

Grundstødt d. $14/9$ 24 ved Læsø.

Strandingsindberetning, dat. $1/10$ 24.

H. grundstødte i Regntykning d. $14/9$ paa Læsø NV.-Rev. Svitzers Bjergnings-Entreprise tog Skibet af Grunden.

159. S/S **Hornsee** af Lybæk. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Kolding med Kul.

Grundstødt d. $30/11$ 24 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Kolding d. $6/12$ 24. Strandingsindberetning, dat. Hjørring d. $5/1$ 25.

Kl. 4^{30} Fmd. pejledes Rudbjerg Knude i misv. SSØ., Kl. 4^{35} Fmd. pejledes Hirshals i misv. SØ. $1/2$ S., og Kl. 5^{05} pejledes Rudbjerg Knude i misv. S. $1/2$ V. Kl. 5^{10} Fmd. grundstødte H., som det senere viste sig, i Nærheden af Hirshals. Efter flere forgæves Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp tog Svitzers S/S »Viking« Skibet af Grunden Kl. 9 Emd.; men kort efter tog H. Grunden paa 2. Revle. D. $1/12$ Kl. 5^{20} Fmd. kom Skibet flot. Ved Dykkerundersøgelse i Frederikshavn viste det sig, at det ingen Skade havde taget.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes formentlig, at der var Taage over Kysten, og at det muligvis derfor ikke har været Fyrene man har pejlet som ovenfor angivet.

160. M/Sk. **Ida IV** af Groningen. Paa Rejse fra Drammen til Odense.

Grundstødt d. $17/12$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Grenaa d. $18/2$ 25.

Kl. 5^{30} Emd. grundstødte I. IV ca. 200 Fv. fra Land udfor Gjerrild Fyr. Efterat Dækslasten og en Del af Rumlasten — ialt ca. 60 Tons — var kastet over Bord, kom Skibet flot ved egen Hjælp.

161. S/S **Imenta** af Riga. Paa Rejse fra West Hartlepool til Masned Sund med Kul.

Grundstødt d. $18/2$ 24 ved Læsø.

Søforklaring i Vordingborg d. $26/2$ 24.

Kl. 2^{13} Emd. passeredes Hirsholm Fyr i 2 Sm.s Afst. Derfra styredes misv. S.t.V. Vejret blev taaget, og der loddedes jævnlige. Kl. ca. 4 Emd. saas forude om Bb. Baaken paa Læsø NV.-Rev i ca. $1/2$ Kabel-længdes Afst. Roret blev straks lagt Bb., men da Skibet var drejet ca. 3 Str. grundstødte det. Baaken pejledes da i NNØ. $1/2$ Ø. Da I. ikke kunde komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes en tysk Trawler, som var i Nærheden, og ved dennes Hjælp kom Skibet flot d. $19/2$ Kl. 12^{35} Fmd.

162. S/S **Industria** af Stettin. Paa Rejse fra Stettin til Bremen i Ballast.

Grundstødt d. $12/1$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Rønne d. $22/1$ 24.

Kl. ca. 5 Fmd. grundstødte I. i taaget Vejr i Sose Bugten. D. $14/1$ Kl. 2 Emd. blev Skibet taget af Grunden af tre Bjergningsdampere.

163. Gl. **Inge** af Vejle, 60 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Halmstad til Kolding med Tømmer.

Grundstødt d. $21/5$ 24 i Kattegat.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $28/5$ 24.

Kl. 12^{15} Fmd. passeredes Thunø Rønn. Derfra styredes SSV. til Thunø Fyr viste klart Lys, hvor-efter Kursen ændredes til S. $1/4$ Ø., saa Fyret holdtes ret agterude. Det blev nu pludselig Taage, der loddedes flere Gange uden at faa Bund. I en Klaring i Taagen kom Vestborg Fyr i Sigte i SSØ. Medens Føreren var nede for at udsætte Pejlingen, tog I. Grunden og blev staaende — som det senere viste sig — paa Svane-grunden. Vinden, der havde været ØSØ., gik om i SØ. og tiltog i Styrke, og Skibet huggede haardt i Grunden. Da det ikke lykkedes at faa I. af Grunden ved egen Hjælp, blev der Kl. 4^{30} Fmd. sat Signal for Assistance. Kl. 10 Fmd. sprang Skibet læk, og Kl. 4 Emd. var det halv fuldt af Vand. I. fik nu stærk Bb.s Slag-side, hvilket bevirkede, at den forreste Del af Dækslasten — ca. 70 Cbf. — gik over Bord. Kl. 5 Emd. ankom en Bjergningsdamper, der d. $22/5$ Kl. 12 Md. tog I. af Grunden. Efter at være tætnet af Dykkere blev I. slæbt til Kolding.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Halmstad med 100 Tons Rug.

Grundstødt og forlist d. $23/9$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. $25/9$ 24. Søforklaring i Halmstad d. $29/9$ 24. Forlisansmeldelse, dat. Vejle d. $7/10$ 24. Søforhør i Vejle d. $17/12$ 24.

D. $22/9$ Kl. 9 Emd. passeredes Hallands Væderø. Vinden, som var SV. med Regnbyger, tiltog i Styrke hvorfor Skibet lagdes til Vinden S. over. Kl. 11 Emd. halsedes rundt. D. $23/9$ Kl. 3 Emd. klarede Vejret, hvorved Tylø og Hallands Væderø Fyr kom i Sigte. Da Vinden nu sprang til VNV. og friskede til haard Storm, sattes Sejl og styredes NNØ. over. Vinden tiltog stadig. Mesan og Klyver blæste i Stykker, Stag-fokken gik delvis i Stykker, og Skibet drev rask mod Land. Da Stranding ansaas for undgaaelig styredes ret paa Kysten, og Kl. 5 Fmd. grundstødte I. tæt S. for Halmstad. Der afbrændtes Blus, og da det blev lyst, sattes Nødsignal. Kl. 9 Fmd. huggede Skibet haardt og blev læk, hvorfor man gik i Land i egne Baade.

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

Anm. 2. Skibet sprængtes senere af Lasten og blev Vrag.

164. M/Ff. **Ingeborg II** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $20/6$ 24 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $12/7$ og $11/10$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/9$ 24.

Kl. 6 Fmd. under Fiskeri blev Fisker Jens Peter Jensen grebet af Vodtovet, der fik fat i hans venstre Bukseben. Den paagældende, der selv passede Spillet, blev slæbt rundt med Spilkoppen, inden Spillet blev standset. Venstre Ben var indfiltret i Vodtovet, der straks blev kappet. Der blev lagt en foreløbig Forbinding paa Benet, der var knust ved Anklen, hvorefter Fartøjet sejlede til Esbjerg. Straks ved Ankomsten hertil Kl. 6^{30} Emd. blev den Tilskadekomne bragt paa Hospitalet, hvor han — efter at Benet var amputeret — afgik ved Døden d. $22/6$ som Følge af de paadragne Kvæstelser.

165. M/Kt. **Ingrid** af Læsø, 11 Reg. T. Br.

Kollideret d. $\frac{8}{2}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Bynun d. $\frac{2}{5}$ 24.

I. opankredes om Formiddagen S. for Baaken paa Læsø NV.-Rev i 18 m Vand for at fiske. Fra Ankerbøjen styredes nu V. efter, derefter S. paa, idet Vaadet sattes og kort derpaa Ø. over mod Ankerbøjen. I en Afstand af ca. 150 m kom nu en modgaaende Kutter — »Moders Minde« — der holdtes paa Bb.s Bov. Da Fartøjerne var ca. 40 m fra hinanden, drejede M. M. pludselig Bb. over. Motoren i I. blev straks slaaet Bak, men umiddelbart efter løb M. M. med Stævnen mod I.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

M. M.s Besætning forklarede, at dette Fartøj opankredes ca. 1 Kabellængde S. for I.s Ankerbøje. Medens M. M. sejlede ud i V.lig Retning med sit Vaad, holdende I. paa Stb.s Bov, saas I. pludselig at dreje til Stb. Afstanden mellem Fartøjerne var da ca. 60 Fv. Da der var Fare for Sammenstød, blev Motoren slaaet Bak og samtidig holdtes Tørn med Vaadtovet, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Der opnaaedes ikke ved Søforklaringen Overensstemmelse mellem de af de to Besætninger afgivne Forklaringer, hvorfor der efter det oplyste intet kan udtales med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen.

166. 3^m Sk. **Jens Nielsen** af Thurø, 195 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Dundrum med Tømmer.

Mistet et Anker d. $\frac{28}{8}$ 24 i Dundrum Bay (Irland).

Indberetning til Board of Trade, dat. Newcastle d. $\frac{14}{9}$ 24.

J. N., der var ankret i Dundrum Bugt, gik Kl. 9 Fmd. i Gang med at lette paa Grund af svær Sø og SSV. Vind. Da Ankeret var ret op og ned, brækkede Kæden, hvorved Ankeret og en Del Kæde gik tabt.

167. S/S **Jessie Mærsk** af Svendborg, 1972 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Riga til Cardiff.

Grundstødt d. $\frac{18}{1}$ 24 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{10}$ 24.

Kl. 2³⁰ Emd., da J. M. i diset Vejr sejlede gennem Kielerkanalen saas forude en medgaaende Bugserbaad med en Lægter paa Slæb. Kl. 2³³ Emd. stoppede denne pludselig, hvorfor J. M. maatte svinge haardt til Bb. for at undgaa Kollision. Herved tog Skibet Grunden med Forskibet. Kl. 3⁴² Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Flere Spanter i Forpeaken blev bøjede ved Grundstødningen.

b) Paa Rejse fra Cardenas (Kuba) til Marseille.

Grundstødt d. $\frac{6}{4}$ 24 ved Kuba.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{10}$ 24.

D. $\frac{5}{4}$ Kl. 5³⁰ Emd. var Skibet klar til at sejle. Da der ingen Lods kom om Bord lettedes Kl. 6 Emd., og der styredes ud gennem Kanalen forbi Anduvningsbøjen, hvor der ankredes Kl. 8³⁰ Emd. D. $\frac{6}{4}$ Kl. 6 Fmd. lettedes og Rejsen fortsattes for langsom Fart. Kl. 6¹⁵ Fmd. tog Skibet Grunden. Der sattes Lodsflag, og da Lodsens Kl. 7 Fmd. kom om Bord, gled Skibet af Grunden. Skibet var kommet ind mellem 2 Sandbanker, og det lykkedes først at komme over disse ved Højvande Kl. 8³⁰ Fmd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at de i Kortet angivne Sandbanker havde flyttet sig.

168. Jt. **Johanne** af Hejls, 7 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Aarø Sund til Ærø i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{31}{12}$ 24 ved Fyns SV.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Assens d. $\frac{1}{1}$ 25. Forlisanmeldelse, dat. Kolding d. $\frac{22}{1}$ 25.

D. $\frac{30}{12}$ afsejlede J. fra Aarø Sund. I Løbet af Natten blæste det op til Storm af SSV. Herunder blæste Forsejlene itu, og Jollen mistedes, hvorfor Fartøjet opankredes. Da Fartøjet imidlertid var blevet læk, stak man d. $\frac{31}{12}$ Kl. 5 Emd. Ankeret fra sig, hvorefter Skibet drev paa Land ved Helnæs Fyr. Besætningen — ialt 2 Mand — vadede i Land.

169. M/Evert **Johanne** af Hamborg, 61 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fredericia til Svendborg med 104 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{20}{3}$ 24 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Kerteminde d. $\frac{7}{4}$ 24.

Kl. 4 Fmd. grundstødte J. i Snestorm $\frac{1}{2}$ Sm. N. for Kerteminde Havn. Skibet blev samme Dag bragt flot af Fiskere fra Kerteminde og indbragt dertil i læk Stand.

170. M/S **Johanne Margretha** af Nyborg, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Thisted med Kul.

Grundstødt d. $\frac{4}{4}$ 24 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Thisted d. $\frac{8}{4}$ 24.

D. $\frac{3}{4}$ Kl. 5 Emd. opankredes J. M. ved Thyborøn. D. $\frac{4}{4}$ Kl. 1¹⁵ Emd. fortsattes Rejsen med Lods om Bord. Kl. 1⁴⁵ Emd. grundstødte Skibet paa Fjordgrundene. Efter at J. M. var bragt flot af S/S »Thyborøn«, grundstødte J. M. atter Kl. 3²⁵ Emd. Da Strømmen var meget stærk, og da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes S/S »Vesterhavet« fra Thyborøn. Med Assistance af V. blev J. M. bragt flot Kl. 6³⁰ Emd., hvorefter Rejsen fortsattes.

171. 3^m Sk. **Johannes** af Hasle, 317 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{23}{5}$ 24 i Lybæks Havn.

Søforklaring i Lybæk d. $\frac{24}{5}$ 24.

Kl. 4 Emd. eksploderede en Blæselampe, hvorved der opstod Ild i Motorrummet. Da det ikke Lykkedes

at slukke Ilden ved Hjælp af de ombordværende Slukningsmidler, tilkaldtes Brandvæsenet, der slukkede Ilden i Løbet af ca. 1 $\frac{1}{2}$ Time. Selve Motorrummet saavel som en Del Redskaber var blevet beskadiget af Ilden.

172. Gl. **Jonni** af Krautsand (Tyskland), 39 Reg. T. Br. Bygget af Træ og Jern. Paa Rejse fra Hamborg til Kalundborg med 52,374 kg Solsikkekager.

Strandet d. $\frac{10}{9}$ 24 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Mullerup d. $\frac{10}{9}$ 24. Strandingsindberetning, dat. $\frac{10}{9}$ 24. Søforhør i Høng d. $\frac{17}{9}$ 24.

Kl. 8 Fmd. befandt J. sig i Jammerlandsbugten ved Asnæs, da Skibet af orkanagtig Storm af NNV. blev tvunget til at vende for at søge Nødhavn for Vejret. Det forsøgtes at naa ind til Mullerup Havn; da Skibet var tæt udenfor Havnen, blæste Klyveren itu, hvorved Styreevnen mistedes. J. blev derpaa drevet ind paa det søndre Havnehoved, hvorefter Skibet grundstødte. Besætningen — 2 Mand — bjergedes med Assistance af Folk fra Havnen.

Anm. 1. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Klyveren blæste itu, da J. var ved Indsejlingen til Havnen.

Anm. 2. Søretsmedlemmerne bemærkede, at Førerens Forklaring m. H. t. Grunden til Strandingen lyder meget sandsynlig, og at der var rimelig Grund for ham under den orkanagtige Storm, som Søretsmedlemmerne selv iagttog den paagældende Dag, at søge Mullerup Havn, navnlig naar han tidligere var kendt med den paagældende Havn.

173. M/Jtsk. **Juliane** af Marstal, 41 Reg. T. Br. Bygget 1849 af Eg.

Paasejlet og sunket d. $\frac{5}{1}$ 24 i Kiels Havn.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{1}{4}$ 24. Søforhør i Marstal d. $\frac{20}{10}$ 24.

Kl. 7³⁰ Fmd. blev J., der laa fortøjet paa anvist Plads i Havnen, paasejlet af svensk Damper »Bur«. Paasejlingen var saa kraftig, at J. blev skaaret igennem og sank kort efter. Føreren, der laa i sin Køje og sov, blev trukket ned med Skibet, men kom klar af Vraget og blev bjerget. J. er senere hævet og kondemneret.

Anm. Af en af Preussische Seeamt i Flensborg afsagt Kendelse (indsendt af det tyske Gesandtskab i Kjøbenhavn) fremgaar, at Paasejlingen skyldes Isgangen i Havnen, idet B. under Manøveren for at komme til Kaj svingede Stb. over til Trods for, at Roret laa haardt Stb.

174. S/S **Julius Holmblad** af Kjøbenhavn, 1464 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn med Kul.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{1}$ 24.

J. H., der blev bugseret gennem svær Skrueis af Isbryderen »Isbjørn«, løb Kl. 11⁴⁵ Emd. op i I.s Agterende som Følge af, at Isbryderens Fart mindskedes ved at gaa gennem en Skruning. Under Bugseringen gik J. H.s Maskine Langsomt Bak. Ved Kollisionen tømmede J. H.s Stb.s Anker I.s Skandseklædning om Bb. hvorved J. H.s Ankerklyds sprængtes, og Pladen blev revet i Stykker.

175. S/S **Jægersborg** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Nørresundby med Kul.

Grundstødt d. $\frac{20}{1}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{26}{1}$ 24.

Kl. 1¹⁵ Fmd. under Sneykning hørtes Taagesignalet fra Hirsholmene tværs, og da et Lodskud gav 13 Fv. Vand, gissedes Afstanden til 1,5 Sm., Log 440. Kurs S. $\frac{3}{4}$ V. Kl. 2²⁰ Fmd. loddedes 8 Fv. Vand, Log 447; Kursen ændredes til S. Kl. 3 Fmd. loddedes 7 $\frac{1}{4}$ Fv., Log 451. Kl. 3¹⁵ Fmd. loddedes 4 Fv., Log 453. Kursen ændredes da til SØ. Kl. 3²⁰ Fmd. tog Skibet Grunden, som det senere viste sig, paa Dvalegrunden 1 Sm. misv. NNV. for 2-Kosten. D. $\frac{22}{1}$ Kl. 3 Emd. blev Skibet taget af Grunden af en Bjergningsdamper og gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

176. S/S **Kaj** af Kjøbenhavn, 1746 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland i Ballast.

Kollideret d. $\frac{8}{1}$ 24 i Sunderland.

Søforklaring i Sunderland d. $\frac{9}{1}$ 24.

Kl. ca. 4 Fmd., da K. var ved at fortøje paa Bb.s Side af hollandsk S/S »Tyne«, skar K.s Bov ud til Bb.; da der ikke var Slæbedamper for Boven, var det nødvendigt ved Hjælp af en Trosse fra Stævnen i en Bøje, at hive K. rundt. Under denne Manøvre tømmede K.s Bb.s Laaring 2 Gange T.s Bb.s Side, hvorved K. blev en Del beskadiget.

177. S/S **Kamfjord** af Kristiania. Paa Rejse fra Karlshamn til Nørresundby i Ballast.

Tørnet mod en Bro d. $\frac{10}{10}$ 24 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{14}{10}$ 24.

Da K. omtrent var gennem Jernbanebroen ved Aalborg, blev Agterskibet ført ned mod Svingpillen. Der blev straks givet Bb.s Ror, men inden dette virkede, tømmede Agterskibet Bropillen. Baade Bro og Skib led Skade ved Kollisionen.

178. M/Ff. **Kamma** af Sæby, 40 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr.

Havareret d. $\frac{5}{12}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $\frac{12}{12}$ 24.

K. laa til Ankers ud for Grisebådenes Fyrskib, da det d. $\frac{4}{12}$ om Aftenen blæste op til Storm. Et norsk Motorfartøj, »Valdemar«, der kom i Drift, blev fortøjet til K. og Besætningen taget om Bord. Senere paa Aftenen blev et Par aabne Motorbaade ligeledes fortøjet til K. og deres Besætning taget om Bord. Alle Baadene drev dog i Løbet af Natten bort fra K. paa Grund af Stormen. D. $\frac{5}{12}$ tiltog Vinden i Styrke, hvorfor det forsøgtes at starte Motoren. Det viste sig imidlertid, at Propellen var gaaet i Stykker, og at denne var kommet i Klemme i Roret, saaledes at dette heller ikke kunde bruges. K. gik nu i Drift og drev hen agten for et tysk Fartøj »Grethe«, som laa til Ankers. Kl. 7 Emd. knækkede G.s Ankerfortøjning, og Skibet drev mod K., hvis Bov blev stærkt beskadiget. D. $\frac{6}{12}$ om Morgenen blev K. taget paa Slæb af G. til Frederikshavns Red.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

179. M/Kt. **Karensine** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1916.

Føreren faldet over Bord og druknet d. $\frac{6}{10}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{10}$ 24.

D. $\frac{6}{10}$ Kl. 3 Emd. opankredes K. ca. 100 Sm. V.t.N. af Graadyb. Det blæste da frisk Kuling med høj Sø. Kl. 8 Emd. overtog Føreren — Jens Christian Jensen af Esbjerg — Vagten. D. $\frac{7}{10}$ Kl. 6 Fmd. vaagenede den øvrige Besætning uden at være blevet purret ud, og Føreren viste sig da at være forsvundet.

Anm. Det formodes, at Føreren er faldet over Bord, da han vilde tilse Ankerlanternen, der ogsaa var borte.

180. M/Kt. **Karoline** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Anker og Kæde d. $\frac{10}{9}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{9}$ 24.

D. $\frac{8}{9}$ opankredes K. paa $55^{\circ}51'$ N. Brd. $70^{\circ}55'$ Ø. Lgd. D. $\frac{10}{9}$ Kl. ca. 10 Fmd. gik Skibet i Drift som Følge af Storm af NV. Efter at have drevet omtrent en Time fik Ankeret fat i en haard Genstand, som formodedes at være et Telegrafkabel. For ikke at ødelægge dette blev Ankertovet kappet, efter at Ankerbøjterne var stukket paa til Afmærkning af Stedet.

181. S/S **Kasan** af Esbjerg, 1100 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til København.

Kollideret d. $\frac{16}{5}$ 24 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{19}{5}$ 24.

I K., der havde haft Taage siden d. $\frac{15}{4}$ Kl. 8 Emd. og derfor stadig afgav Taagesignaler, blev Maskinen stoppet Kl. 12 Mn. D. $\frac{16}{5}$ Kl. ca; 12^{05} Fmd. hørte man et svagt Taagesignal forude. Der blev slaaet Langsamt Frem for at holde Styr paa K. Ca. $1\frac{1}{2}$ Minut senere hørtes paany Taagesignal kraftigere end det første. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak og givet Stb.s Ror. Umiddelbart efter saas $1\frac{1}{2}$ —2 Str. om Stb. et Skibs Toplanterne og røde Sidelanterne. Ca. 2—3 Minutter efter ramte K.s Bov det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Günter« af Flensborg, paa Bb.s Side lidt foran Mesanvantet, hvorved G. fik et Hul i Siden. G. sank Kl. 12^{35} efter at Besætningen var kommet om Bord i K.

Af Forklaringen afgivet af G.s Besætning fremgaar, at det havde været Taage siden d. $\frac{15}{4}$ Kl. 11^{45} Emd., hvorfor der stadig blev givet Taagesignaler. D. $\frac{16}{5}$ Kl. 12^{10} Fmd. hørtes Taagesignal fra en Dampertæt om Bb., hvorfor der blev slaaet Langsamt til Maskinen. Straks efter saas K. komme imod G. 6—7 Str. om Bb. Da Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Stb. (tysk Rorkommando). Kort efter tørnede K. mod G. om Bb., hvorved G. fik et Hul i Siden og sank.

Anm. Kollisionen, der skyldtes tæt Taage, maa efter de afgivne Forklaringer anses for at være hændelig Ulykke. Det bemærkes, at Føreren af G. har forklaret, at han ikke stoppede Motoren, da Taagesignalet fra K. hørtes, for ikke at miste Styringen.

182. S/S **Katarina Biesterfeld** af Hamborg. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Horsens med ca. 1200 Tons Korn og Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{22}{8}$ 24 i Limfjorden.

Søforhør i Horsens d. $\frac{27}{8}$ 24.

Kl. 4 Emd. afsejlede K. B. fra Aalborg med Lods om Bord. I Nærheden af Bredhagen maatte man — for at gaa klar af en 4^m Skonnert, der vendte tæt for Boven af K. B. — holde langt til Stb. Ved denne Manøvre tog Skibet Grunden i Bb.s Side af Farvandet. K. B. fik kort efter Assistance og blev bragt flot d. $\frac{23}{8}$ Kl. 1 Fmd., hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenanførte.

183. S/S **Kentucky** af København, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra St. Johns (N. B.) til København.

Kollideret d. $\frac{27}{1}$ 24 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{2}{2}$ 24.

Kl. 11^{05} Emd. fik K. Lods ved Skagen fra Lodsdamperen »Skagerak«, der derefter gik langs Siden af en anden Dampertæt — S/S »Sleipner«. I K. blev der nu slaaet Fuld Kraft Frem og samtidig lagdes Roret Bb., hvorefter K. passerede ca. 1 Kbl. agten om Sl. Pludselig saas Sk. kommende fra Sl. med Kurs vinkelret paa K.s Kurs, og da der var Fare for Sammenstød, blev K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb. for at komme agten om Sk. Det lykkedes dog ikke at undgaa Kollisionen, idet Sk. umiddelbart efter med Stævnen tørnede mod K.s Stb.s Side ved Agterkant af Bakken, hvorved nogle Plader i K. blev bulede.

Ifølge den fra Sk.s Side afgivne Forklaring, gik Sk., efter at have sat Lods i Sl., Fuld Kraft Frem for haardt Stb.s Ror for at gaa agten om Sl. Efter at Sk. havde svinget ca. 8 Str., saas K. ca. 4 Str. for om Bb. Sk.s Maskine blev straks stoppet, og der blev givet 2 Stød i Dampfløjtjen; umiddelbart efter kastedes

Maskinerne Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten for at give K. Lejlighed til at gaa foran om Sk. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor beskrevet. Sk. fik Stævnen vredet og et Par Plader i Stb.s Bov bøjet.

b) Paa Rejse fra Frederikshavn til Cardiff i Ballast.

Kollideret d. $20/5$ 24 i den engelske Kanal.

Indberetning til Board of Trade, dat. Cardiff d. $21/5$ 24. Søforklaring i Cardiff d. $27/5$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/11$ 24.

Kl. 3^{30} Fmd. opdagedes ret forude Toplanterne og den røde Sidelanterne fra et Skib, der var $1\frac{1}{2}$ Sm. borte. Vinden var da ØSØ. og Vejret diset. Roret blev lagt haardt Bb. 2—3 Minutter senere hørtes 3 Stød i Dampfløjten fra det modgaaende Skib — en ubekendt fransk Trawler —, der straks efter viste grønt Lys og derpaa baade grønt og rødt Lys. Da Skibene nærmede sig hinanden, blev K.s Maskine stoppet. Kort efter tørnede Trawleren med Stævnen mod K.s Bb.s Side, som dog ikke tog nævneværdig Skade.

Anm. Søforklaring for Trawleren foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Newcastle til Humbermouth (N. F.) med 2660 Tons Cement.

Grundstødt d. $12/8$ 24 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade, dat. Quoy's Mas d. $13/8$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/11$ 24.

Kl. 7 Emd., da K. befandt sig ca. 4 Sm. V. for Duncansby Head, blev Skibet af den haarde modgaaende Strøm ført ned mod Klipperne. Maskinen kastedes straks Fuld Kraft Bak, men til Trods herfor grundstødte Skibet og stod fast.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Strømmen fik Magt over Skibet. K. blev senere bragt flot efter at der var lempet 1111 Tdr. Cement og 102 Tons Bunkerul over Bord. Skibet fik en Del Skade ved Grundstødningen.

184. 2^m Ff. **Ketty** af Esbjerg, 49 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg og Fyr.

Bortblevet; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $13/10$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $15/11$ 24.

K. afsejlede fra Esbjerg d. $5/9$ 24 paa Fiskeri i Nordsøen. D. $9/9$ blev K. set af en anden Kutter ca. 90 Sm. VNV for Graadyb; siden er intet set eller hørt til K., der maa formodes at være forlist med Mand og Mus i Stormen Natten mellem d. $9/9$ og $10/9$.

Anm. De ombordværende var: Skipper Christian Ditlev Svendsen af Esbjerg samt Fiskerne Ferdinand Hyttel af Sæby, Axel Andersen af Esbjerg og Hans Christian Svendsen af Strandby.

185. S/S **Kirsten Jensen** af Kjøbenhavn, 3324 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

a) Paa Rejse fra Baltimore til Corner Brook med Kul.

Havareret d. $20/5$ 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $11/6$ 24.

Kl. 2^{45} Emd. passeredes Cape Ray i $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. Vinden var VNV., frisk Kuling og Vejret klart. Kl. 3 Emd. stødte Skibet haardt med Boven, og Stødet mærkedes til hen under Maskinen. Maskinen blev straks stoppet, og der blev loddet rundt Skibet; mindste Dybde var 10 Fv. Som Følge af Stødet var Forpeak samt Nr. 1 og Nr. 2 Tank blevet læk, hvorfor der maatte pumpes uafbrudt for at holde læns. D. $21/5$ Kl. 10 Fmd. ankom K. J. til Corner Brook.

Anm. Efter det oplyste maa det antages, at Skibet er stødt mod svære Isskodser.

b) Brand om Bord d. $31/8$ 24 i Tommys Arm og Silverdale (New Foundland); Kondemneret. Søforklaring i St. Johns d. $19/9$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $9/11$ 24.

D. $31/8$ Kl. 6^{10} Fmd. opdagedes det, at der trængte Røg ud fra Tværskibs-Bunkerlugen og Ventilene om Bb. Da man kom ned i Bunkerne, saa man Røgen komme ud mellem Dækket og Træskoddet mod Nr. 2 Lastrum. Der blev ledet Damp ned i Nr. 2 Last; endvidere blev der boret Huller i Skoddet, hvor dette var varmt, og sprøjtet gennem Hullerne. Kl. 1 Emd. havde en Forandring i Vinden foraarsaget, at Skibet drev med Stb.s Anker, saa det ikke kunde svaje klar af Grunden med Agterstævnen. Maskinen blev sat i Gang, og Skibet manøvrerede klar af Grunden. D. $1/9$ Kl. 9^{30} Fmd. forlod K. J., der var lastet med Props, Tommys Arm og sejlede til Silverdale, hvortil Skibet ankom Kl. 3 Emd. K. J. blev her sat paa Grund i Bunden af Bugten, der blev lukket med Bomme, hvorefter man begyndte at kaste Dækslasten paa Fordækket over Bord, samt Last fra Bunkerne midtskibs. Ilden tiltog, da Presseningerne blev taget af Lugerne. Da Assistance til Slukningsarbejdet ikke kunde skaffes til Veje, blev det d. $2/9$ Kl. 2 Fmd. i Skibsraad besluttet at aabne Søforbindelserne og sætte Skibet under Vand. Da Vandet stod saa højt i Maskinrum og Fyrplads, at Fyrene maatte slukkes, stoppedes Pumpningen af Vand til Dækket. Kl. 11^{30} Fmd. gjorde Hede og Røg det umuligt at kaste mere Dækslast over Bord fra Fordækket, den resterende Del gik i Brand. Man begyndte nu at kaste over Bord af Dækslasten agter, Baadene blev sat i Vandet og alt Træ midtskibs kastet over Bord for at forhindre, at Ilden skulde forplante sig til Agterdækket. Det forsøgte flere Gange af faa Hjælp forskellige Steder fra, og Kl. 2 Emd. ankom Regeringsbaaden S S »Clyde« og fortøjede paa K. J.s Bb.s Side. C.s Brandslanger blev forbundne med Skibets, og der blev sprøjtet Vand i Bunkerne og over det rødgloedende Dæk midtskibs. C. pumpede hele Natten, hvilket muliggjorde Overbordkastningen af Træ fra Mellemdæksbunkerne. D. $3/9$ ved Daggry var der Ild i Forpart af Skibet indtil Kullene i Tværskibsbunkerne. Kl. 6 Fmd. begyndte Bakken og Forpeaken at brænde. Kl. 10^{30} Fmd. afsejlede C., da denne Baads Hjælp ikke skønnedes nødvendig mere. Pumpningen fortsattes med Skibets Haandpumper for at holde Dækket koldt Midtskibs. D. $4/9$ brændte det endnu i Nr. 1 og Nr. 2 Last. En Wire fra Agterpart af Skibet blev gjort fast i Land, og Agterenden halet af Grunden.

Anm. Det formenes, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse i Bunkerullene. Der foreligger intet oplyst om, naar Branden endelig blev slukket.

186. S/S **Kirsten Milers** af Hamborg, 223 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Skagerak til Hamborg med ca. 5 Tons Fisk.

Grundstødt d. $15/1$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.
Strandingsforhør paa Lild Strand d. $15/1$ 24. Strandingsindberetning, dat. Thisted d. $21/1$ 24.
Kl. 2¹⁵ Emd. grundstødte K. M. paa Bragerne i usigtbart Vejr. D. $19/1$ Kl. 11 Fmd. blev Skibet bragt flot af Bjergningsdamper og indslæbt til Frederikshavn.

187. S/S **Kjøbenhavn** af Kjøbenhavn, 1497 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Hull i Ballast.

Kollideret d. $23/9$ 24 paa Humber.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/10$ 24. Indberetning til Board of Trade, dat. Hull d. $24/9$ 24.

Kl. 10⁴⁰ Emd. passerede K., der havde Lods om Bord, King George Dock og nogle Ankerligere for langsom Fart. Vejret var klart. Pludselig saas en Damper, der senere viste sig at være norsk S/S »Carmen«, liggende til Ankers tæt paa Stb.s Boug. Da Vind og Strøm vilde føre K. ind paa denne, sloges Fuld Kraft Frem; Roret blev lagt haardt Stb. og kort derefter — for om mulig at svinge klar af C.s Stævn — skiftet. Kollisionen var dog uundgaelig, og K. ramte C.s Stb.s Anker med Stb.s Side, der blev ødelagt paa en Strækning af 6 Spanter. K. opankredes og blev senere med Assistance af Slæbebaade fortøjet ved Indsejlingen til Albert Dock.

Anm. Aarsagen til Kollisionen skyldes formentlig, at C.s Ankerlanterner ikke blev observeret i Tide paa Grund af Lysskæret fra Byen.

188. Gl. **Klara** af Kjøbenhavn, 55 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Upsala til Malmø med Jern.

Grundstødt d. $22/8$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. $25/8$ 24.

Kl. 5 Emd. grundstødte K. paa Bondgrunden i Kalmarsund. Vinden var SV., jævn Brise og Vejret klart. Skibet kom flot uden at have taget nævneværdig Skade.

189. S/S **Koldinghus** af Kolding, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $11/2$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/2$ 24.

Se Nr. 102.

190. 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Lybæk i Ballast.

Grundstødt d. $14/10$ 24 ved Langelands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Lybæk d. $20/10$ 24. Søforklaring i Aarhus d. $15/11$ 24.

Kl. 9 Emd. stødte K. 2 Gange haardt i Grunden, dog uden at blive staaende. Vejret var taaget. Skibet, der blev opankret, viste sig ved Pejling at være tæt, hvorfor Rejsen fortsattes d. $15/10$ Kl. 7⁴⁰ Fmd.

Anm. Da K. laa opankret, meddelte nogle Fiskere, at Skibet befandt sig ca. $1/2$ Sm. NØ. for Hov Fyr. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Taage og Strømsætning.

191. S/S **Kurland** af Kjøbenhavn, 1331 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til London med Træ.

Kollideret d. $30/7$ 24 paa Themsens.

Indberetning fra Board of Trade d. $6/8$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $26/8$ 24.

Under Manøvre for indgaaende til Surrey Commercial Dock kolliderede K., der havde givet Signal for at være for indgaaende, Kl. 10⁵⁰ Fmd. med en Damper, S/S »Starling«, der var for udgaaende og som forsøgte at passere mellem K. og Dokporten.

Kort forinden Kollisionen havde K. ladet sit Anker gaa og svingede langsomt op for Strømmen. K. tog ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

192. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Grundstødt d. $26/8$ 24 i Sarpsborg Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/11$ 24.

Kl. 6⁴⁶ Fmd. skulde L. M. assisteret af Lods og 2 Slæbebaade gaa op ad Elven til Melløs Kaj. Efter at man i 2 Timer forgæves havde forsøgt at forcere et Sted i Elven, hvor Strømmen løb 6—7 Mils Fart, fik Strømmen Magten over Skibet, saaledes at dette tørnede Grunden 2 Gange. Da Slæbebaadene var ved at kæntré, blev Slæberen kastet los. Bb.s Anker blev nu kastet, hvorefter Skibet svingede rundt. Det viste sig senere, at den ene Ankerflig var brækket.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Grundstødt d. $23/9$ 24 i Rigas Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/11$ 24.

Om Morgenen d. $23/9$, da L. M. laa fortøjet i Muhlgraven med begge Ankere ude og Agterfortøjninger i Land, blæste det op til Orkan af NV., hvorved Skibet gik i Drift med Ankrene. Der blev stukket paa Kæderne, men Skibet drev fremdeles, indtil det omtrent laa langs med Kajen, hvor det tog Grunden med Agterenden. Skibet blev Kl. ca. 6 Emd. taget af Grunden af 2 Slæbebaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

193. 3^m Sk. **Leif** af Rudkjøbing, 122 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Oporto til Rudkjøbing i Ballast.

Kollideret og sunket d. $8/1$ 24 i Skagerak; 6 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Falmouth. Forlisanmeldelse, dat. Rudkøbing d. $16/3$ 24. Søforhør i Rudkøbing d. $10/12$ 24.

Da L., der d. $30/12$ 23 var afsejlet fra Dover, mødte Is i den nordlige Del af Kattegat, styredes mod den nærmeste norske Havn. D. $8/1$ Kl. 4³⁰ Fmd. saas en Sejlers grønne Lanterne paa Bb.s Bov. Det blæste da stiv Kuling med moderat SØ. Da det fremmede Skib nærmede sig hurtigt, blussede man om Bord i L., men 5 Minutter senere tørnede Sejleren — britisk Bk. »William Mitchell« — mod L.s Bb.s Side. L. sank straks efter Kollisionen. Skibets Letmatros sprang, da Kollisionen skete, om Bord i Barken, medens de øvrige ombordværende i L. omkom. L. laa før Kollisionen bidevind for Bb.s Halse, W. M. havde Vinden agter ind.

Anm. De omkomne var: Føreren Hans Roløkke og Styrmand Jensen, begge af Svendborg, Matros Magnus Pedersen af Snøde paa Langeland, Kok August Hansen af Bandholm samt Førerens Svigerdatter og hendes Barn.

194. 3^m Sk. **Leif** af Thurø, 175 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Reval til Charlertown med Træ.

Sprunget læk d. $14/8$ 24 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $30/8$ 24.

D. $12/8$ afsejlede L. fra Reval. D. $14/8$ om Aftenen viste det sig, at Skibet var læk, idet der pejlede 25 Tommer Vand i Rummet. Ved at pumpe 15 Minutter hver Time holdtes Skibet læns. D. $21/8$ opankredes L. paa Kjøbenhavns Red. Da Skibet stadig trak Vand og ikke kunde komme i Dok hverken i Kjøbenhavn eller Helsingør, afsejlede L. d. $23/8$ Kl. 7 Emd. til Frederikshavn, hvortil Skibet ankom d. $27/8$ Kl. 1³⁰ Emd.

Anm. Om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

195. S/S **Lexa Mærsk** af Nykøbing Mors, 900 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Leningrad til Methil med Træ.

Grundstødt d. $8/8$ 24 i Leningrads Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/9$ og $5/12$ 24.

L. M., der havde Lods om Bord, grundstødte Kl. 12⁵⁰ Fmd. i Leningrads Havn. Det forsøgtes ved Hjælp af 5 Slæbebaade at faa Skibet af Grunden, men da det ikke lykkedes, gik Føreren i Land for at faa Folk til at losse Dækslasten. Kl. 6³⁵, da Føreren kom ud med Slæbedamperen, tørnede denne mod L. M., der fik en Bule midtskibs om Stb. i øverste Plade. I Løbet af Natten gik Vinden til V., og da Vandet om Morgen d. $9/8$ var steget 2 Fod, forsøgtes at komme flot ved egen Maskine samt med Assistance af en Slæbedamper, hvilket lykkedes Kl. 9 Fmd. Skibet blev slæbt tilbage i Havnen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var forkert Afmærkning af Farvandet.

b) Grundstødt d. $14/8$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/9$ 24.

Kl. 5³⁰ Fmd. grundstødte L. M. i taaget Vejr paa Middelgrunden, 2 Skibslængder fra Sønderhoved Tønde. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes 2 Slæbebaade. Da disse ikke kunde trække Skibet af Grunden, rekvireredes yderligere Assistance. Efter at en Del af Dækslasten var lægtret, blev Skibet Kl. 8³⁰ Emd. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise. Ved Dykkerundersøgelse i Kjøbenhavn viste det sig, at Skibsbunden var en Del beskadiget.

196. M/Ff. **Liane** af Lemvig, 17 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Rejse fra Thyborøn til Fiskeplads i Nordsøen.

Sunket efter Kollision d. $8/2$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $12/2$ og $29/3$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Lemvig d. $21/2$ 24.

Kl. 12 Md. afsejlede L. fra Thyborøn. Vinden var SSØ., let Brise og Vejret klart. Skibet, der gik for Motor og Storsejl og løb ca. 6 Knob, styredes ret V. over. Kl. 1 Emd. saas om Bb. en Trawler, som stod N. paa. Rorsmanden i L., der var alene paa Dækket, regnede med, at Trawleren, der senere viste sig at være »Thiele« af Emden, vilde gaa agten om L. og holdt derfor Kursen uforandret. T., der ikke gjorde Tegn til at ændre Kurs, løb sluttelig med Stævnen mod L.s Bb.s Side. L. sank kort efter Kollisionen. Besætningen bjergede sig om Bord i T. og blev senere af et Fiskerfartøj landsat i Thyborøn.

Anm. Ifølge Referat i det tyske Søfartsblad »Hansa« er Føreren af T. blevet kendt skyldig i Kollisionen ved at have overtraadt Søvejsreglernes Art. 19 og 22.

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

Grundstødt d. $2/4$ 24 ved Sjællands Odde.

Strandingsindberetning, dat. $5/4$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/4$ 24.

Kl. 7³⁰ Emd. afsejlede L. fra A/S Stenlejernes sydlige Bro paa Sjællands Odde. Der styredes herfra med langsom Maskine S. efter for at gaa klar af 1,9 m Pullen, som efter Søkortet skulde ligge ca. $1/2$ Sm. SV.t.S. for Broen. Kl. 7⁴⁰ Fmd. blev der slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen. C. 3 Minutter senere grundstødte Skibet paa. 1,9 m Pullen. L., der var blevet læk, blev d. $3/4$ Kl. 4³⁵ Emd. taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise, efter at en Del af Ladningen var lægtret. Efter at Lækken var tilstoppet af en Dykker, afsejlede L. til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var at Broen var aflagt forkert i Søkortet, og at Kosten paa Pullen var borte.

198. Sk. **Lilli** af Rønne, 43 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Rønne med Melasse.

Grundstødt d. $18/12$ 24 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $8/1$ 25. Tysk Strandvagsindberetning, dat. $31/1$ 25.

Kl. 3²⁵ Emd. passeredes den røde Tokost ved Indsejlingen til Grønsund. Kursen sattes ØSØ^{1/2}Ø. I Løbet af Aftenen blæste det op til Storm af SV. med taaget Vejr. Kl. 10¹⁵ Emd. loddedes 12 Fv. Vand, og umiddelbart efter grundstødte L. ved Rügen. D. 19^{1/2} Kl. 1 Fmd. begyndte Skibet at lække, og Kl. 4 Fmd. var det løbet fuld af Vand. Kl. ca. 10 Fmd. forlod Mandskabet Skibet i egen Baad og kom i Land ved Arkona Fyr. D. 22^{1/2} blev L. taget af Grunden af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Taage og Strømsætning.

199. M/S **Lima** af Stockholm, 3768 Reg. T. Br.

Grundstødt d. 31^{1/1} 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. 2^{1/2} 24.

Kl. 12³⁰ Emd. grundstødte L. i taaget Vejr paa Grenen. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

200. M/S **Lina** af Dornbusch, Hannover. Bygget 1910. Paa Rejse fra Hamborg til Næstved med Majs.

Grundstødt d. 15^{1/4} 24 ved Sjællands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. 23^{1/4} 24.

Kl. 5 Fmd. gik L., der havde ligget opankret i Raagø Sund, under Sejl. Vinden var S., jævn Kuling og Vejret diset. Kl. 7³⁰ Fmd. passeredes Vejrø. Da det nu var helt stille, sattes Motoren i Gang. Der styredes Ø. efter, idet Loddet holdtes gaaende. Kort efter at der var loddet 9 m Vand, grundstødte L. paa Venegrunden. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra M/S »Johannes«, der efter 2 Timers Arbejde fik L. flot. L., der var tæt, blev indslæbt til Karrebæksminde.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

201. S/S **Lindholm** af Kolding, 269 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stockholm med Stykgods.

a) Kollideret d. 10^{1/3} 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 10^{1/5} 24.

Kl. ca. 10 Emd., da L. laa stoppet i Isen med Stævnen i frit Vand, drev en tysk Damper »Lotte Blumenthal« ned paa L. L. fik ved Kollisionen Hul i Skandsekledningen agter.

b) Kollideret d. 11^{1/3} 24 i Østersøen.

Svensk Søulykkerapport, dat. Stockholm d. 9^{1/3} 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. 10^{1/5} 24.

Kl. 3³⁰ Emd. blev L., der assisteredes af en Isbryder, agterfra paasejlet af S/S »Gefion« af Stockholm. G., der var assisteret af en Bugserbaad, men ikke blev slæbt, skulde passere L. agterfra, hvorfor L. blev holdt saa langt til Stb. i Isrenden som muligt. G. tørnede Iskanten, mistede derved Styringen, og løb ind i L.s Agterskib, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring for G. foreligger ikke.

202. S/S **Lituania** af Kjøbenhavn, 6522 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Kollideret d. 2^{1/3} 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 3^{1/3} 24.

D. 1^{1/3} Kl. 5 Emd. fik L., der laa fast i Isen i Østersøen, Assistance af Isbryderen »Isbjørn«, der assisterede L. mod Kjøbenhavn. D. 2^{1/3} Kl. 5 Fmd., da Skibene var kommet ind i Sundet, mødtes sværere Is. Fra I., der gik ca. 300 m foran L., og som var blevet stoppet af en svær Isskruning, blev der givet 3 korte Stød i Sirenen som Signal til L. om at bakke. L.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede L. med Stævnen mod I.s Agterende. Ved Kollisionen brækkede L. Stævnen.

b) Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Mistet Skruen d. 17^{1/5} 24 paa Weichselfloden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 21^{1/5} 24.

L., der var for udgaaende med Lods om Bord, stoppede ved Neufahrwasser for at passere en modgaaende Damper. Vinden førte L. over i Stb.s Side af Floden indtil ca. 4—5 Fv. fra en Kaj, hvor der efter Lodsens Opgivende skulde være 20' Vand. Da Maskinerne atter sattes i Gang, gik Stb.s Maskine pludselig i Staa, og der hørtes et skarpt Smæld, hvorefter Maskinen tog Rous. Ved Eftersyn viste det sig, at Skrueakslen var brækket og Skruen mistet.

Anm. Aarsagen til Havariet antages at være, at Skruen har tørnet mod noget Tømmer paa Bunden.

203. M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rosario til Buenos Aires.

Grundstødt d. 2^{1/6} og 4^{1/6} paa Parana Floden.

Søforklaring i Buenos Aires d. 7^{1/6} 24.

D. 2^{1/6} Kl. 1¹⁰ Emd., da L., der havde Lods om Bord, laa stoppet for at afvente Paasagesignal fra et Uddybningsfartøj, blev Skibet af Strømmen ført ind paa Grunden ved Arroyo Seco Pass. Der blev gjort gentagne Forsøg paa at bringe Skibet flot; men først d. 3^{1/6}, da Vandet var steget, lykkedes det med Varp at hive Skibet af Grunden Kl. 8¹⁰ Fmd. D. 4^{1/6} Kl. 1⁰⁵ Emd. tog L., der stadig havde Lods om Bord, Grunden midt i San Pedro Pass. D. 5^{1/6} Kl. 6 Fmd. var Vandet steget en Del, hvorefter Skibet kom flot, og Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til den første Grundstødning var Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Uddybningsfartøjet svarede for sent paa de fra L. afgivne Signaler om Passage. Aarsagen til Grundstødningen d. 4^{1/6} var lavere Vandstand end angivet i Søkortet.

b) Paa Rejse fra Buenos Aires til Santos.

Kollideret d. $24/11$ 24 paa La Plata.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/1$ 25.

Kl. 6⁴⁰ Emd. afgik L. fra Buenos Aires assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Kl. 7 Emd. kvitteredes den ene Slæbebaad og Kl. 7¹⁰ Emd. den anden. Denne sidste — Bugserbaaden »Samson« — fulgte L. paa Stb.s Side i ca. 60 m.s Afst. Kl. 7²⁰ Emd. forandrede S. pludselig Kurs og løb ind i L.s Stb.s Side ud for Nr. 5 Luge, hvorved L., hvis Maskiner var blevet stoppede umiddelbart før Kollisionen, fik en dyb Bule og nogle Spanter bøjede.

204. 2^m M/Ff. **Lovise** af Fredericia, 37 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Kristiania til Fredericia.

Grundstødt d. $21/12$ 24 paa Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning. dat. Frederikshavn d. $24/12$ 24. Søforklaring i Frederikshavn d. $2/1$ 25.

Kl. ca. 8 Emd. skulde L. efter Bestikket være ved Skagens Fyrskib. Det havde været Taage fra Kl. 4 Emd., og Kl. 7⁴⁵ Emd. standsedes Motoren for om muligt at høre Fyrskibets Taagesignal. Da intet hørtes, fortsattes for langsom Maskine. Kl. 8¹⁵ Emd. loddedes uden at faa Bund med 22 Fv. Line. Da man atter vilde lodde, Kl. ca. 8³⁰ Emd., huggede Skibet i Grunden, som det senere viste sig, paa Nordsiden af Grenen lige ud for Fyret. D. $22/12$ Kl. ca. $2\frac{1}{2}$ Emd. blev L. taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Grundstødningen maa efter det oplyste antages at skyldes Taage og Strømsætning.

205. 4^m Sk. **Lynæs** af Svendborg, 324 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Swansea til Lissabon med 550 Tons Kul.

Borteblevet; 8 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Svendborg d. $3/5$ 24.

L. afsejlede fra Swansea d. $31/12$ 23. Siden Afsejlingen er intet hørt til Skibet, som formodes at være forlist med Mand og Mus. Besætningen bestod af ialt 8 Mand.

206. M/S **Maagen** af Kjøbenhavn, 161 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Gøteborg til Memel med Superphosfat i Sække.

Rørt Grunden d. $12/4$ 24 i Gøteborg Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/4$ 24.

Da Skibet skulde afgaa fra Lilla Bommens Kaj i Gøteborg, hvor der skulde være 12' Vand, viste det sig, at M. stod fast i Grunden. Skibet kom flot ved egen Hjælp, men under Manøvrerne mærkedes flere Stød i Skib og Motor; Stødene formodes at hidrøre fra, at Skruen tørnede mod en Pæl, som senere saas i Kølvandet agter. Motoren blev en Del beskadiget, hvorfor der maatte ankres, medens Skaden udbedredes.

207. S/S **Maj** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Manchester med ca. 900 Tons Frugt.

Kollideret d. $10/11$ 24 paa Mersey.

Søforklaring i Manchester d. $12/11$ 24.

Kl. 11²⁰ Emd. da M., der med Lods om Bord var paa Vej op ad Mersey, befandt sig tæt ved Bøje Nr. 9, saas begge Toplanterne og den grønne Sidelanterne fra en Damper forude 2 Str. om Stb. Vejret var fint, men noget diset. Pludselig viste den modgaaende Damper rødt Lys og gav 1 Stød i Fløjten. M. kunde paa dette Tidspunkt ikke dreje til Stb., da der var Grunde paa Stb.s Side, hvorfor Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak; samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. Umiddelbart efter tørnede M. med Stb.s Bov mod den fremmede Dampers Bb.s Side.

Da Skibene var kommet klar af hinanden, fortsatte M. Rejsen.

Anm. Paa Forespørgsel meddeltes det fra den fremmede Damper, hvis Navn ikke er oplyst, at dennes Styregrejer var i Uorden.

208. M/S **Malaya** af Kjøbenhavn, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand faldet ned og dræbt d. $24/5$ 24 i det indiske Hav.

Søforklaring i Singapore d. $31/5$ 24.

Kl. 10 Emd. faldt Smører Harald Christian Valdemar Larsen, der var paa Vej til Maskinrummet, fra øverste Leider ned paa 2. Platform; ved Faldet kvæstede han Hovedet saa haardt, at han kort efter afgik ved Døden.

Anm. Den forulykkede havde $\frac{1}{2}$ Time før Ulykken indtraf faaet Kamferdraaber for et Ildebefindende.

209. Ff. **Maran Atha** af Harboøre, 22 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads til Esbjerg med ca. 5000 Pund Kuller.

Kollideret d. $29/5$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $12/6$ 24.

Se Nr. 92.

210. Sk. **Maria** af Gøteborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1894.

a) Paa Rejse fra Gefle til Svendborg med 61 Stdr. Bræder.

Grundstødt d. $18/7$ 24 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Nyord d. $22/7$ 24.

Kl. 6 Emd. grundstødte M. paa Østerhage S. for Bøgestrømmen i taaget Vejr. Skibet blev senere bragt flot og afsejlede til Stubbekøbing.

b) Paa Rejse fra Kotka til Hou St. med Træ.

Grundstødt d. $14/11$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Hou St. d. $20/11$ 24.

Kl. 8³⁰ Fmd. var M. i Nærheden af Hou, hvorfor der sattes Lodsflag og mindskeles Sejl. Vinden var SØ., frisk Kuling. Kl. 9⁴⁵ Fmd. pejledes den hvide Prik paa Svanegrunden i SV., Afst. $3/4$ Sm. Kursen sattes NV. mod Indsejlingen til Hou. Kl. 10 Fmd. lagdes Skibet bak for Stb.s Halse for at afvente Lodsens Ankomst. Der loddedes jævnlige. Efter ca. 20 Minutters Forløb holdtes af for at halse, da Skibet ikke kunde gaa over Stag med de Sejl, det førte. Inden Skibet kom rundt, drev det paa Grund. Efter at en Del af Lasten var losset, kom Skibet flot og blev af Fiskere indbugseret i Havnen. M. fik kun ringe Skade.

Asm. 1. Der findes ingen autoriseret Lods i Hou.

Anm. 2. Grundstødningen skyldes formentlig Strømsætning.

211. 3^m M/Sk. **Marie** af Marstal, 271 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med Stykgods.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $13/3$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Rønne d. $17/3$ 24. Søforklaring i Nexsø d. $10/3$ 24.

D. $12/3$ Kl. 11 Emd. opdagedes det, at M., der de foregaaende Dage havde haft haardt Vejr og flere Gange mødt Is, var blevet læk, idet der var 14 Tommer Vand i Rummet. Ved at holde Motorpumpen gaaende lykkedes det at holde Vandstanden paa 8—9 Tommer. Skibet, der befandt sig Ø. for Bornholm, mødte om Morgen d. $13/3$ mellem Svaneke og Nexø saa megen Is, at det vanskeligt kunde komme frem. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at søge ind til Rønne for at faa Skibet tætnet, da man ikke regnede med at kunne naa til Kjøbenhavn for Is. Kl. 4 Fmd. pejledes Due Odde Fyr i dev. NØ. $1/4$ Ø. i 2 Sm.s Afst. Skibet sejlede nu stadig gennem svær Drivis. Kl. 5⁴⁵ Fmd. begyndte Vandet pludseligt at stige hurtigt, og da det viste sig umuligt at holde læns, og Forskibet begyndte at synke, sattes Kursen ret mod Land, og Motoren blev forceret mest muligt. Kl. 6⁴⁰ Fmd. tog M. Grunden med Forskibet 3 Sm. S. for Rønne. Der blev nu rekvireret Assistance fra Land, og Kl. 8³⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Rügen« til Strandingsstedet og paabegyndte Bjergningen. Efter at en Del af Ladningen var losset over i R., blev M. d. $14/3$ KL 9³⁰ Emd. slæbt af Grunden og slæbt til Nexø, da Rønne Havn var blokeret af Is. D. $15/3$ Kl. 1¹⁵ Fmd. fortøjedes M. i Nexø.

212. M/Gl. **Marie** af Rønne, 27 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Fyr.

a) Sprunget læk d. $2/5$ 24 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/5$ 24.

M. havde indtaget en Ladning Majs i Kjøbenhavns Frihavn, da det opdagedes, at Skibet lækkede, hvorfor Lasten maatte losses. Ved senere Eftersyn viste det sig, at nogle Planker i Boven var raadne.

Anm. Skibets Fører blev sat under Tiltale for Overtrædelse af Lov Nr. 145 af 29. Marts 1920 § 18, jfr. § 43, i Anledning af, at han ved et over Fartøjet i Slutningen af April 1924 foretaget Hovedsyn ikke oplyste for Skibstilsynet, at nogle Jernplader, som han nogle Dage før Synet havde anbragt paa Skibets Forende, dækkede over raadne Planker, og at han ved samme Syn foreviste Skibstilsynet en Jolle og et Ildslukningsapparat, som ikke tilhørte Fartøjet.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom af $9/5$ 25 blev Føreren frifundet med Hensyn til det førstnævnte Forhold, medens han med Hensyn til det andet omtalte Forhold idømtes en Statskassen tilfaldende Bøde paa 200 Kr.

b) Paa Rejse fra Landskrona til Grenaa med ildfast Ler og Sten.

Grundstødt og forlist d. $3/12$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Grenaa d. $4/12$ 24. Forlisanmeldelse, dat. $19/6$ 25.

D. $2/12$ afgik M. fra Landskrona. D. $3/12$ var Vinden Ø.lig, stiv Kuling med Regnbyger. Udfor Grenaa Havn fik M. Assistance af Lodsbaaden, der forsøgte at bugserer M. i Havn. Da Skibene var ca. 20 Fv. fra Havnemolen sprængtes Slæbetrossen, hvorefter M. drev ind paa Molehovedet og blev slaet i Stykker. Besætningen — ialt 2 Mand — bjergedes med Assistance af Folk paa Havnemolen.

Anm. Aarsagen til Forliset var haardt Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Slæbetrossen sprængtes under Bugseringen ind til Havnen.

213. M/Gl. **Marie** af Aalborg, 69 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Lysekil til Gravene (Sverige).

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $4/7$ 24 i Kattgat.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. $9/7$ 24. Søforklaring og Søforhør i Skive d. $13/10$ 24.

Kl. 12 Md. afsejlede M. fra Lysekil med Lods om Bord. Det blæste frisk Kuling, og Søen var høj. Under Arbejdet med at sætte Sejl faldt Matros Anders Christian Gregersen af Thisted over Bord fra Jolledaiverne agter, hvor han var beskæftiget med at overhale Mesanbomdirken. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, og Føreren og en Letmatros gik i Jollen, som slæbte agter. Men inden de kom hen til Stedet, var den forulykkede forsvundet. Efter at have ligget ca. 20 Minutter paa Ulykkesstedet, blev Eftersøgningen opgivet. M. sejlede derefter til Rixø, hvor Føreren afgav Rapport om det passerede.

214. Sk. **Marie** af Nyord, 40 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fakse til Mullerup med 65 Tons Kalksten.

Grundstødt d. $9/7$ 24 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Nyord d. $10/7$ 24.

Kl. 5 Fmd. grundstødte M. paa Sydsiden af Bøgestrømmens Ø.lige Indløb. Besætningen bjergedes af Lodserne fra Nyord.

Anm. Som den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives, at Skibet nægtede al vende Der er intet oplyst om, hvorvidt M. senere er bragt flot.

215. Ff. **Marna** af Esbjerg, 25 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $20/6$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $5/7$ og $6/12$ 24.

Ved Midnat var M. ca. 1000 Fv. N. for Graadyb Lysbøje og styrede VSV. Vejret var regntykt, men Fyrinien paa Sædenstrand saas dog tydeligt, Vinden var mellem NV. og VNV., flov Brise. M. gik for Motor, havde Storsejlet sat og førte Sidelys og Agterlanterne, men ingen Toplanterne. Rorgængerens var alene paa Dækket og havde Regnen i Ansigtet gennem Styrehusets aabentstaaende Rude. Pludselig fik Rorgængerens Øje paa Storsejlet fra et andet Fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Sara« af Esbjerg. Han lagde straks Roret Bb., men umiddelbart efter tørnede M. med Stævnen mod S.s Bb.s Side ud for Motorrummet. M. fik Stævnen knust ved Kollisionen.

Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring var S. den paagældende Nat paa Vej mod Esbjerg Havn, Kursen var ØSØ.lig. S. gik ligesom M. for Motor med Storsejl tilsat; Sidelanterne og Agterlanterne var tændt, men Toplanterne førtes ikke. Ca. 2 Minutter før Kollisionen saa Rorgængerens, der var alene paa Dækket, om Bb. en grøn Lanterne. Da han gik ud fra, at det modgaaende Fartøj vilde vige, holdt han Kursen, indtil Kollisionen indtraf som ovenfor omtalt, hvorved S.s Bb.s Side blev stærkt beskadiget.

Anm. Kollisionen skyldtes dels og navnlig den Omstændighed, at ingen af Fartøjerne førte Toplanterne og dernæst, at der under de foreliggende Omstændigheder ikke blev holdt behørigt Udgig fra »Marna«.

Under $18/4$ 25 vedtog Førerne af »Marna« og »Sara« ved Esbjerg Søret hver en Bøde paa henholdsvis 100 Kr. og 50 Kr. for de begaaede Overtrædelser af Søvejsreglerne.

216. M/Ff. **Martine** af Aalborg, 11 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hou til Aalborg med 130 Kasser Fisk.

Strandet og forlist d. $15/4$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforhør i Hals d. $16/4$ og $19/4$ 24. Søforhør i Nørresundby d. $23/7$ 24.

D. $14/4$ Kl. 5 Emd. afsejlede M. fra Hou. Det blæste da haard Kuling af SØ. Da Fartøjet var i Nærheden af Klokketønden ved Hals Barre, tog det en Braadsø over, der slog Dækslasten, Styrehuset og Kompasset over Bord og fyldte Motorrummet, hvorved Motoren gik i Staa. Vinden var da frisket til orkanagtig Storm. Begge Ankre kastedes, og det forsøgtes at pumpe Fartøjet læns. Da M. imidlertid truede med at synke som Følge af det meget Vand, Fartøjet tog over, blev det største Anker kappet, hvorefter Fartøjet gik i Drift og grundstødte kort efter Midnat paa yderste Revle udfor Koldkær. Førerens, der var ene Mand om Bord, vadede i Land næste Morgen. M. blev Vrag.

217. M/S **Martinique** af Kjøbenhavn, 527 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til Saigon i Ballast.

Sprunget læk d. $6/1$ 24 i det kinesiske Hav; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Singapore d. $28/1$ 24.

M. søgte Singapore som Nødhavn paa Grund af Lækage opstaaet paa Rejsen.

218. S/S **Mary** af Esbjerg, 1824 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Paasejlet d. $9/10$ 24 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/10$ 24.

Kl. 7^{40} Fmd. afsejlede S/S »Glentara« af Glasgow fra Kjøbenhavns Kul- og Koks Kompagnis Kaj assisteret af Slæbebaad For og Agter. Under Bugseringen sprang den forreste Slæber, hvorved G. drev ned og tørnede mod M., der laa fortøjet ved Kajen. M. fik en Del ovenbords Skade.

219. 3^m M/Sk. **Mathilde** af Lemvig, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Lemvig til Kjøbenhavn med tomt Returgods.

Kollideret d. $27/9$ 24 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $8/11$ 24 og $17/1$ 25. Søforhør i Aarhus d. $19/12$ 24.

Kl. 9 Emd. var M. ved Hals, da Vejret blev taaget. Skibet holdtes gaaende i Nærheden af Hals Havn ca. 1 Time, og da Taagen derefter lettede, fortsattes Rejsen. Tæt udenfor Korsholmsfyrene mødte Skibet atter Taage, hvorfor det opankredes. Ca. 1 Time senere lettede Taagen, hvorefter M. lettede og stod udefter i Renden over Hals Barre. Skibet gik for Motor, men havde samtidig alle Sejle tilsat. Vinden var agterind, flov Kuling. Under Sejladsen ud over Barren holdtes Egense Fyr overet med Korsholmens røde Fyr, saaledes at Skibet var i Stb.s Side af Løbet. Kl. ca. 11^{20} Emd., da M. nærmede sig den sidste af de hvide Vagere paa Sydsiden af Løbet, saas pludselig en Sejler tæt paa Bb.s Bov. Roret blev straks lagt haardt Bb. Efter at M., hvis Fart var 8—9 Sm. i Timen, havde drejet 4—5 Str., løb Skibet med Stævnen mod den fremmede Sejler, som senere viste sig at være Gl. »Agne« af Høganæs. Da Kollisionen skete, blev Skruen stoppet og kort efter slaaet Bak. Da A. begærede Hjælp, fik Skibet en Slæbetrosse over fra M., der slæbte A. til Hals. A., der var blevet læk, blev sat paa Grund, medens M., der kun havde faaet Forgøjerne beskadiget, fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn.

Ifølge den af A.s Besætning afgivne Forklaring blev Vejret klart straks efter, at Skibet havde passeret Hals Barre Fyr, og Skibet krydsede derfor indefter. I Løbet over Barren saas Lanterne fra to Skibe for udadgaaende; det forreste var M. og det agterste en Rutedamper. Efter en Vending i Nordsiden af Farvandet hørtes Klokketøjen. Skibet holdtes nu bidevind for Stb.s Halse VSV. over. Da M. ikke syntes at vilde vige, forsøgte man i A. at paakalde M.s Besætnings Opmærksomhed ved at bruge Taagehornet. Kort efter skete imidlertid Kollisionen, hvorved A. blev ramt paa Stb.s Bov saaledes, at Lønning og Skandseklædning knustes og hele Forskibet beskadigedes. Under Bugseringen til Hals Inaatte der pumpe uafbrudt i A. for at holde læns.

Begge Skibes Lanterne brændte klart.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var mangelfuld Udkig og fejlagtig Rormanøvre fra M.s Side. Ved

Lemvig Sørets Dom af $18/9$ 25 blev Føreren af M. anset skyldig i Overtrædelse af de internationale Søvejsreglers Art. 20, 22 og 27 og af Sølovens § 40, og blev i Henhold til Sølovens § 293 og 288 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde af 100 Kr.

220. S/S **Mette Jensen** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra West Hartlepool til Hamborg i Ballast.

Grundstødt d. $22/10$ 24 paa Elben.

Søforklaring ved Amtsgericht i Hamborg d. $31/10$ 24.

Kl. 8^{30} Emd. skiftede M. J. Lods ved Brünsubuttel. Kl. 9^{15} Emd. nægtede Skibet at styre, og det opdagedes da, at Skibet var gaaet paa Grund. Paa det Sted Skibet var grundstødt, viste Vinkelfyret paa Schellenkuhlen fast Lys, og den røde Tønde paa Boschenrückten var tæt langs Skibets Stb.s Side. Næste Dags Morgen kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Schellenkuhlen Fyr viste forkert.

221. 3^m Sk. **Minerva** af Svendborg, 240 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Castletown med Træ.

Sprunget læk d. $15/9$ 24 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $6/10$ 24.

M. afgik fra Sundsvall d. $11/9$. D. $16/9$ var Vinden VSV., Vejret byget, under Bygerne stormende Kuling. Skibet arbejdede haardt i Søen, hvorfor der styredes SØ. over for at komme i Læ under Gotland. Kl. 4^{30} Emd. viste det sig, at Skibet lækkede betydeligt, men kunde dog holdes læns. I de følgende Dage mærkedes ingen Forandring i Lækagen. D. $27/9$ ankredes ud for Snekkersten. Da Skibet ikke kunde komme i Dok i Helsingør, afgik det til Frederikshavn. Ved Dokningen viste det sig, at et Spiger i en Kølplanke foran om Stb. var forsvundet, hvorved der var fremkommet et Hul.

222. Gl. **Minden** af Egersund, 84 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne i Ballast.

Kollideret d. $7/11$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/11$ 24.

Kl. 4 Fmd. fik man i M. Øje paa en klar Lanterne ca. $1\frac{1}{4}$ Str. om Bb. Kl. 4^{10} Fmd. saa man det modgaaende Skibs røde Lanterne, 5 Minutter efter viste det grønt og 5 Minutter senere viste det rødt igen. Kl. 4^{30} Fmd. saas begge Sidelanterne fra det modgaaende Skib, som senere viste sig at være hollandsk Motorseiler »Engelona«. E. løb nu lige tværs for Boven af M., saaledes at M. tørnede mod E. midtskibs om Stb. M. mistede Klyverbommen, og fik Stævnen beskadiget, hvorfor dette Skib returnerede til Kjøbenhavn. E. mistede Mesanmasten og fik en Plade i Stb.s Side beskadiget.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

223. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Antwerpen.

Kollideret d. $21/12$ 24 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/2$ 25.

Kl. 5^{15} Emd. opankredes M. paa Antwerpen Red for at afvente Højvande. Kl. 9 Emd. lettedes, da der var givet Signal for, at Dokken var aaben. Strømmen var indgaaende. Saavel foran for som agten for M. laa et stort Antal Dampere til Ankers. Efter at M., der styrede mod Dokslusen, var manøvreret klar af de foran liggende Skibe, saas ca. 2 Str. om Bb. Toplanteren og den grønne Sidelanterne fra en indgaaende Damper, som tilsyneladende gik med stærk Fart. Fra Damperen hørtes et kort Fløjtesignal, som fra M. besvaredes med et kort Stød i Fløjten; samtidig blev Roret lagt Bb. Kort efter gav den fremmede Damper flere Gange 2 korte Stød, som hver Gang besvaredes af M. med 1 Stød. Da M. ikke kunde komme nærmere til Kajen uden at risikere at kollideres med de der liggende Skibe, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. Umiddelbart efter tørnede den fremmede Damper med Bb.s Bov mod M.s Bb.s Skanseklædning og gled et Stykke langs Siden af M. Efter at M.s Bb.s Anker var kastet, kom Skibene klar af hinanden, hvorefter M. hev Ankeret hjem og fortsatte ind i Dokken, hvor Skibet fortøjede Kl. 9^{30} Emd. M. led ingen nævneværdig Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring for det andet Skib — S/S »Jolly Esmond« — foreligger ikke.

224. M/Kt. **Moders Minde** af Læsø.

Kollideret d. $8/2$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Byrum d. $2/5$ 24.

Se Nr. 165.

225. S/S **Moskov** af Kjøbenhavn, 2441 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til London med 500 Tons Stykgods.

Roret beskadiget d. $19/4$ 24 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade, dat. $23/4$ 24. Søforklaring i London d. $6/5$ og $9/5$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/3$ 25.

Kl. 2 Emd. opankredes M. udfor Gravesend for at afvente Højvande. Kl. 9 Aften lettedes efter at ny Lods var kommet om Bord. Under Manøvrerne for at svinge Skibet rundt tørnede dette med Agterenden mod Grunden paa den ene Flodbred, hvorved Roret blev vredet ca. 45° til Stb. M. opankredes igen og blev næste Dag indslæbt til London.

Anm. Aarsagen til Havariet maa efter det oplyste antages at være, at der under Manøvren for at dreje Skibet rundt blev bakket for stærkt, medens Skibet laa tværs i Løbet.

b) Paa Rejse fra London til Danzig med Stykgods og Passagerer.

Kollideret og rørt Grunden d. $19/11$ 24 paa Themsens.

Søforklaring i Danzig d. $28/11$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/3$ 25.

Kl. 6⁴⁵ Emd. afgik M. fra London assisteret af Lods og en Slæbebaad. Da Beckton passeredes, blev Vejret taaget. Kl. ca. 8⁴⁵ Emd. saas en Lanterne fra en Ankerligger omtrent ret forude. Kursen ændredes, saaledes at Lanteren holdtes 1 à 2 Streger om Bb., og Maskinen blev stoppet. Kl. ca. 8⁴⁸ Emd. blev der slaet Langsomt Frem. Ca. 1 Minut senere blev M. af Strømmen, der var for udgaaende, ført ned paa Stævnen af Ankerliggeren, der viste sig at være Tankdamper »Delmuri«. Der blev nu slaet Fuld Kraft Frem og givet Stb.s Ror, og straks efter Stop for ikke at faa D.s Ankerkæde i Skruen. Da Skruen var klar, manøvrerede M. klar af et Par Ankerliggere. Kl. ca. 8⁵⁴ Emd. blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter tørnede Forskibet Grunden paa Nordsiden af Floden, men kom flot med det samme.

Anm. M. fik ved Kollisionen 4 Plader bøjede og nogle Køjer beskadiget.

226. 3^m Sk. **N. Hansen** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra St. Lawrence til Lissabon med 140 Tons Fisk.

Bortblevet; 6 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. 31/7 24. Søforhør i Marstal d. 20/10 24.

N. H. afsejlede fra St. Lawrence d. 29/12 23. Siden er intet hørt til Skibet, der formodes at være forlist med Mand og Mus.

Besætningen bestod af 5 Mand foruden Føreren Niels Peter Christensen.

227. 3^m Sk. **Nanna** af Svendborg, 189 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Arcachen til Newport Mon med ca. 240 Tons Props.

Tørnet mod Kajen d. 16/3 24 i Newport Mon.

Indberetning til Board of Trade, dat. 18/3 24.

Da N. Kl. 3 Emd. skulde lægge til Kajen, assisteret af en Slæbedamper, brækkede Slæberen, hvorved N. tørnede Kajen og blev en Del beskadiget.

228. S/S **Nautik** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Grundstødt d. 13/8 24 i Londons Havn.

Søforklaring paa Vicekonsulatet i Harburg d. 18/8 24.

N. laa fortøjet langs Kajen ved Mark Browns Wharf i London for at losse Frugt. Kl. 8 Fmd. begyndte Losningen. Kl. 10¹⁵ Fmd. steg Vandet stærkt, og det viste sig, at Skibet, som stod paa Grund ved Lavvande, ikke vilde slippe Grunden. Efter flere forgæves Forsøg paa at bringe N. flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 11 Fmd. ankom en Slæbebaad, der rykkede Skibet løs i Løbet af 4—5 Minutter. Vandet stod da ca. 1'06" over N.s Agterdæk.

229. S/S **Nereffs** af Piræus, 2281 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Braila til Aalborg med 3646 Tons Majs.

Grundstødt d. 15/5 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. 15/5 24.

Kl. 5 Emd. grundstødte N. i Taage 1/2 Sm. Vest for Højen Fyr. Svitzers Bjergnings-Entreprise bragte senere Skibet flot.

230. S/S **Nerma** af Esbjerg, 1215 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gandia til London.

Kollideret d. 22/1 24 paa Themsens.

Søforklaring i Grangemouth d. 2/2 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. 6/3 24.

Kl. ca. 10 Emd. passerede N., der havde Lods om Bord og var undervejs op ad Themsens, en modgaaende Damper — S/S »Swallow« — paa dennes Stb.s Side. Da S. omtrent var passeret, drejede dette Skib pludselig til Stb. og tørnede mod N.s Bb.s Side ved Forkant af Poopen, hvorved N. fik en Del ovenbords Skade. Skibene kom hurtigt klar af hinanden, men S. slog straks efter Frem igen og lob med Stævnen op i Agterenden paa N., hvorved der fremkom en større Bule i N.s Hæk: samtidig blev N. som Følge af Kollisionen drejet Bb. over. Roret blev nu lagt haardt Bb., og Maskinen blev — da det viste sig umuligt at faa Skibet bragt paa Kurs igen — kastet Fuld Kraft Bak. Til Trods for denne Manøvre tørnede N. først mod nogle Lægtere, der laa fortøjet langs Siden af en Damper i Charlton Bøjerne, og derefter mod S/S »Hans Mærsk«, der ligeledes laa fortøjet i Bøjerne. Straks da N. var klar af Lægterne, blev Bb.s Anker kastet med 20 Fv. Kæde, og Maskinen holdtes stadig gaaende Fuld Kraft Hak. N. fik Stævnen ødelagt og en stor Bule i Bb.s Side midt for Bakken. H. M. fik hele Forskibet ved Bakken ødelagt og Fortøjningerne sprængt, hvorved Skibet drev tværs i Strømmen med Stævnen mod Land. Da N. var svindet op for Strømmen, lettedes Ankeret, hvorefter Rejsen fortsattes. Skibet var tæt.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

Se iøvrigt Nr. 145.

b) Paa Rejse fra Mäntyluo to til Kristinestad med 1511 Tons Salt.

Rørt Grunden d. 14/5 24 ved Finlands Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 17/6 24.

Kl. 7 Emd. pejledes Vesterskjær Stang i misv. NØ.t.Ø.^{3/4}Ø. og samtidig loddedes 14 Fv. Vand. Der styredes S. over. Noget efter pejledes Torngrund Baak i Ø.t.N.^{3/4}N. og Högklubb Baake i SØ.1/4Ø. Kl. 7²⁴ Emd. hørtes en skrabende Lyd under Bb.s Side. Roret lagdes haardt Bb., og Maskinen stoppedes. Skibet svingede SV. over. Kort efter rørte Skibet atter Grunden. Der loddedes 3 Fv. Vand om Stb. og 1 Fv. om Bb.

231. S/S **Nevada** af Kjøbenhavn. 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 13/2 24 i Hoboken Havn.

Søforklaring i Hoboken d. 14/2 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. 13/3 24.

Kl. 1⁴⁵ Emd. tørnede en Lægter, der skulde forhale, mod Siden af N., der laa fortøjet i Hoboken.

Lægteren ramte herved en Stilling, hvorfra to Matroser malede udenbords. Det lykkedes den ene at springe op paa Lægteren umiddelbart inden Kollisionen, hvorimod den anden — Emil Valdemar Eriksen — af Sverige kom i Klemme mellem Lægteren og Skibssiden. Den forulykkede blev straks bragt paa Hospitalet, hvor han den følgende Dag afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa efter det oplyste antages at være, at der ikke fra Lægteren blev varskoet om, at den skulde forhale.

232. Gl. **Niels** af Nakskov, 46 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Aalborg med Gibssten.

Sprunget læk, sat paa Grund d. $\frac{2}{8}$ 24 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Lybæk d. $\frac{9}{8}$ 24. Søforhør i Lybæk d. $\frac{16}{8}$ 24.

Kl. 9 Fmd. afsejlede N. fra Travemünde, hvorfra der styredes NØ. Da Vinden Kl. 12 Md. gik over i ØNØ. styredes bidevind for Stb.s Halse. Da N. var tværs af Dameshøft ca. 2000 m fra Land, tørnede Skibet haardt mod en Genstand paa Bunden og blev straks læk. Da det trods uafbrudt Pumpning ikke var muligt at holde Skibet læns, blev det sat ind paa Landgrunden. D. $\frac{4}{8}$ Kl. 4 Fmd. blev N. efter at være blevet midlertidig tætnet bragt flot og indslæbt til Lybæk for Reparation.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Skibet under Krydsningen kom for nær Land.

233. S/S **Niels** af Rudkjøbing, 496 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Seaham Harbour til Rudkjøbing med Kul.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{16}{9}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Rudkjøbing d. $\frac{19}{9}$ 24.

Kl. ca. 8 Emd. savnedes Fyrbøder Frederik Christian Jensen Lysbjerg af Tressebølle Snøde Sogn, Langeland. Da han ikke kunde findes i Skibet, maatte han formodes at være faldet over Bord og druknet. Den forulykkede led stærkt af Søsye. Skibet fortsatte Rejsen.

234. S/S **Niels Ebbesen** af Randers, 874 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{1}$ 24.

Kl. 12³³ Emd. passerede N. E. Nordre Røse. Der styredes herfra misv. N. $\frac{1}{4}$ Ø. op mod Hollænderdybet. Kl. 12⁴⁰ Emd. mødte Skibet svær Is. Vejret var da meget snetykt. Da Skibet ikke kunde forcere Isen, holdtes lidt Ø. efter mod en aaben Rende i Isen. Kl. 12⁵⁰ Emd. tog Skibet Grunden. Det forsøgtes at faa Skibet af Grunden ved at lænse Bundtankene, men forgæves. D. $\frac{9}{1}$ Kl. 12⁵⁵ Fmd. kom Skibet flot, men blev af Strømmen og Isdriften atter sat paa Grund. Kl. 1²⁰ Fmd. fik N. E. Assistance af Isbryderen »Bryderen«, der efter nogle forgæves Forsøg paa at bringe Skibet flot afbrød Arbejdet for at afvente Dagslyset. Kl. 1 Emd. fortsattes Arbejdet, og Kl. 1⁴⁵ Emd. var N. E. flot. Skibet blev imidlertid af Isen, der skruede stærkt, paany ført paa Grund Kl. 7⁴⁵ Emd. paa Saltholmssiden. Ved at arbejde med Maskinen kom Skibet atter flot Kl. 8²⁵ Emd., hvorefter det af B. assisteredes mod Køge. Da der imidlertid indløb Melding om, at denne Havn var lukket af Is, opankredes N. E. Kl. 10⁴⁵ Emd. i Drogden. D. $\frac{10}{1}$ Kl. 6 Fmd. lettedes, og assisteret af B. styredes N. E. gennem Kongedybet mod Kjøbenhavn. Senere kom ogsaa Isbryderen »Væderen« til Assistance. Kl. 1 Emd. ankom N. E. til Kjøbenhavn. Skibet var tæt, men Maskinen havde taget Skade ved det forcerede Arbejde for at bringe Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningerne var Strømsætning og Isdrift i Forbindelse med usigtbart Vejr.

235. S/S **Nordfarer** af Kjøbenhavn, 3851 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Rosario til New York med Linseed.

Føreren skyllet over Bord og druknet d. $\frac{27}{8}$ 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{29}{8}$ 24.

Lidt over Midnat, Natten mellem d. $\frac{26}{8}$ og $\frac{27}{8}$, tog N. under en Orkan, en svær SØ over Broen, hvorved Stb.s Side af øverste Bro samt Ruderne i Styrehuset blev splintret. Da Kaptajnen, der opholdt sig paa Broen, ikke var til at finde kort efter, formodes han at være skyllet over Bord. Paa Grund af Vejret var det umuligt at foretage nogen Eftersøgning.

Anm. Den forulykkedes Navn var Mads Jens Madsen.

236. S/S **Nordland** af Kjøbenhavn, 1230 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Windau til Hull med Props.

Kollideret d. $\frac{17}{12}$ 24 paa Humber.

Søforklaring i Hull d. $\frac{19}{12}$ 24. Søforklaring i Aarhus d. $\frac{27}{1}$ 25.

N., der havde Lods om Bord, befandt sig Kl. ca. 7¹⁵ Fmd. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Bull Fyrskib i taaget Vejr, da der pludselig hørtes Raab forude. Maskinen stoppedes straks, og da man i det samme saa en Del Lys forude, antog man det for en Damper, som passerede Boven, hvorfor Roret blev lagt haardt Stb. Straks efter viste det sig at være en Ankerligger; Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen slaaet Fuld Kraft Bak, men trods denne Manøvre tørnede N. med Bb.s Bov mod Ankerliggerens Bb.s Side, hvorved N. fik Boven knust. Ankerliggeren viste sig at være S/S »Cadillac« af Newcastle. N. opankredes, men fortsatte kort efter Rejsen.

Anm. Der hørtes intet Taagesignal fra C.

237. M/Gl. **Nordstern** af Arlskow (Holland), 132 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Neüs am Rheim til Malmø med 160 Tons Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ 24 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning, dat. Nyord d. $\frac{28}{8}$ 24. Politirapport, dat. Stege d. $\frac{2}{9}$ 24.

Kl. 12 Md. strandede N. paa Nyords SV.-Kyst. Skibet blev d. $\frac{31}{8}$ Kl. 3 Emd. taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen skyldes formentlig, at Rorkæden var i Uorden.

238. S/S **Nordsøen** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Holmsund til Furnøgrund med Træ.

Grundstødt d. $31/10$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning, dat. $7/11$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/11$ 24.

N., der havde Lods om Bord, grundstødte Kl. 7^{15} Emd. i diset Vejr paa Gåsflatakallen, Wastra Kvarken. Skibet kom af Grunden d. $2/11$ Kl. 4^{25} Emd. ved Hjælp af Bjergningsdamper og efter at have losset en Del af Dækslasten. Det havde faaet mindre Skade i For- og Agterlasten.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Bergsuddens faste Fyrvinkel kunde ses over Grunden.

239. S/S **Nordstjernen** af Kjøbenhavn, 2130 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal.

Brand om Bord d. $27/4$ 24 i Cienfugos Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Havana, dat. $5/5$ 24.

Kl. 8^{05} Emd. opstod der Ild i en Madras i Fyrbøderlukafet under Bakken. Forsøg paa at slukke Ilden ved Hjælp af Ildslukningsapparater mislykkedes. Først efter at Brandvæsenet fra Land var kommet til Stede, og efter at der var fyret op under Skibets Donkeykedel, saa at Skibets Pumpe kunde bruges, lykkedes det at blive Herre over Ilden. Kl. 11^{30} Emd. var Ilden helt slukket. Hele Apterungen under Bakken var da brændt, og adskillige Dæks- og Bovplader beskadigede.

Anm. Ilden formenes opstaaet som Følge af, at en Fyrbøder havde tabt en tændt Cigaret i sin Køje.

240. S/S **Normannia** af Kjøbenhavn, 2654 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Black River (Jamaica) til U. S. A. med 2994 Tons Farvetræ.

Forlist d. $17/1$ 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $22/1$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn cl. $16/2$ og $13/10$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $28/2$ 24.

D. $16/1$ Kl. 10^{15} Fmd. opdagedes det, at Skibet var læk, idet Vandet var trængt ind i Maskinrummet, hvor det stod ca. 1 Fod over Tankdækket. Alle Lænsemidler blev straks sat i Gang. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt Storm fra SØ. med svær, brydende SØ. Ved Undersøgelse fandtes en ca. 4" lang og ca. $1/2$ " bred Revne i Skraapladen i Rendestenen op til Tanktoppen under Indsprøjtningsventilen. Det forsøgte at tætte Revnen, men uden Held, idet Vandtrykket var for stort. Da Skibet fik svær Bb.s Slagside, blev det drejet, saa Vind og SØ kom ind fra Bb., for om muligt at rette det op, hvilket dog ikke lykkedes. Da Pumperne ikke kunde tage det indstrømmende Vand, og da Skibet fik mere og mere Slagside, begyndte man om Eftermiddagen at læmpe Dækslasten fra Bb.s Side over Bord. Under dette Arbejde viste det sig, at Vandet ogsaa var trængt ind i Lastrummene. Imidlertid var de amerikanske Dampere »Henry P. Mallory« og »Charles E. Harwood« blevet tilkaldt pr. traadløs Telegraf. Kl. ca. 9 Emd. kom H. P. M. paa nært Hold, men kunde ikke paatage sig at slæbe N. til Land. Fra N. overførtes derfor til H. P. M. 2. Styrmand, 2. og 3. Maskinmester samt Fyrbødere og Dæksfolk. C. E. H., der imidlertid var kommet til Stede, blev liggende ved N. Natten over. D. $17/1$ Kl. ca. 1^{30} Fmd., da N. havde ca. 35° Slagside, og Vandet stod 16' højt i Kedel- og Maskinrum, 10' i Agterlast og 6' i Nr. 2 Last, forlod de tilbageblevne Skibet og blev optaget af C. E. H. Kl. 6^{30} Fmd. saas N. liggende krænget c. 60° med Agterenden tildels under Vand. Kl. 10^{45} Fmd. sank N. 26 Sm. misv. SØ. for Frying Pan Fyrskib paa 22 Fv. Vand.

241. Damptrawler **Nypan** af Trangisvaag, 281 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse med Kul, Salt og Fiskeriudrustning.

Strandet og forlist d. $15/7$ 24 ved Island.

Forlisanmeldelse, dat. Trangisvaag d. $12/8$ 24. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $12/8$ og $18/9$ 24.

Kl. ca. 12^{05} Emd. befandt N. sig efter Bestikket ca. 7 Sm. N. $1/2$ Ø. af Bifnes, da der pludselig loddedes 5 Fv. Vand. Vejret var taaget. Roret blev lagt haardt Bb., og der blev slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, men i det samme stødte Skibet ca. $1^{1/2}$ Sm. NV. for Skagen i Hunabugten. Som Følge af Dønningen huggede Skibet haardt i Grunden, og kort efter var Lasten fuld af Vand. Besætningen forlod da Skibet og gik om Bord i en norsk Sildefanger, som var kommet til Stede. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Taage og Strømsætning.

242. M/Gl. **Nyverheid** af Cuxhafen, 75 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Træ. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing S. med ca. 67 Tons Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $18/12$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Nykøbing S. d. $23/12$ 24.

Kl. 11^{30} Emd. saas Hatter Barn Lysbøje tværs om Stb. Kursen ændredes fra NØ. til ØNØ., men straks efter grundstødte Skibet paa Hatterrevet. Efter afholdt Skibsraad besluttedes at kaste Last over Bord for at komme flot. Efter at ca. $5^{1/2}$ Tons af Lasten var kastet over Bord, kom Skibet flot d. $19/12$ Kl. 5^{35} Fmd.

243. Bk. **Oakhurst** af Kalundborg, 1059 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Jern. Paa Rejse fra Havre til Ayr i Skotland i Ballast.

Kollideret d. $7/1$ 24 i den engelske Kanal.

Uddrag af Skibsdagbogen, indsendt af Konsulatet i Le Havre. Søforklaring; i Havre d. $29/1$ 24.

Se Nr. 62.

244. S/S **Oboret** af Geestemünde.

Grundstødt d. $8/11$ 24 i Storebælt.

Strandingsindberetning, dat. Sprogø d. $8/11$ 24.

KL 5^{10} Find. grundstødte O. paa Sprogø Østrev. Skibet kom Kl. 10^{45} flot ved egen Hjælp.

245. 4^m Sk. **Olga** af Thurø, 316 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Cadix til Kanada med Salt.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{6}{6}$ 24 i Atlanterhavet.

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

Kl. ca. 3¹⁵ Fmd., da O. laa underdrejet for en Storm af NV. paa ca. 44°46' N. Brd. 35°33' V. Lgd., tog Skibet en svær Sø over. Straks efter savnedes Matros Aage Vestman af Kjøbenhavn, og da han ikke kunde findes, formodes han at være slaaget over Bord af Søen. Det var paa Grund af Vejret umuligt at sætte Baad ud for at søge efter den Forulykkede.

246. 3^m M/Sk. **Orkney** af Kjøbenhavn, 125 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Åbo til Aalborg med Træ.

Grundstødt d. $\frac{13}{6}$ 24 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning, dat. Malmø d. $\frac{14}{6}$ 24.

Kl. 3 Fmd. grundstødte O. i Taage paa Landgrunden ca. 1 $\frac{1}{4}$ Sm. S. for Simrishamn. D. $\frac{13}{6}$ Kl. 11 Fmd. kom Skibet af Grunden uden at have taget større Skade.

247. Ff. **Oscar** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Rejse fra Hull til Esbjerg i Ballast.

Sprunget læk d. $\frac{27}{11}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{12}$ 24.

D. $\frac{2}{11}$ Kl. 8 Fmd. afsejlede O. fra Hull. Da det blæste op til Storm af SV. søgtes ind til Grimsby, hvortil man ankom Kl. 1 Emd. Kl. 7 Emd. blev O. paasejlet af en Trawler, hvorved en Støtte og 4 Planker blev ødelagt i Bb.s Side. Efter at Skaden var udbedret, afsejlede O. d. $\frac{25}{11}$ fra Grimsby. D. $\frac{27}{11}$ Kl. 5 Emd. opdagede man, at der var ca. 3 Fod Vand i Fartøjet. Ved at pumpe næsten uafbrudt kunde man dog holde Skibet læns. Da det i Løbet af Aftenen blæste op til Storm, forsøgte det at tilkalde Hjælp ved at blusse, men skønt der var mange Trawlere i Nærheden, kom ingen af dem til Hjælp. O. blev da opankret. D. $\frac{28}{11}$ Kl. 1 Emd. sattes Nødssignal, hvorefter tysk S/S »Adele« tilbød at slæbe O. til Emden. O. befandt sig da 73 Sm. NV. $\frac{1}{4}$ N. af Horns Rev Fyrskib. Ankertovet blev kappet, og der tilvejebragtes Forbindelse med A., som paabegyndte Slæbningen. Under Arbejdet med at faa Slæbetrossen over, kolliderede Skibene, hvorved O.s Vant og Agterløbning om Stb. knækkede. Da Vinden friskede, og da O. flere Gange blev trukket under Vand, kappedes Slæberen efter 5 $\frac{1}{2}$ Times Slæbning. Kl. ca. 6⁴⁵ Emd. saas Lanterne fra et Fiskerfartøj, der tilkaldtes ved at blusse. Kutteren, som viste sig at være »Ebba Margrethe« af Frederikshavn, fik Forbindelse med O., og dennes Besætning — 2 Mand — kom om Bord i E. M., der blev liggende ved O., indtil dennes Lanterner blæste ud, hvorefter E. M. opankredes. Ved Daggry d. $\frac{29}{11}$ fandtes O. drivende 13 Sm. NØ. for Ankerpladsen. Da Vejret havde bedret sig, gik O.s Besætning tilligemed en Mand fra E. M. om Bord i O., der var halv fuld af Vand. Efter at O. var pumpet læns, begyndte E. M. Kl. 1 Emd. at bugsere O. D. $\frac{30}{11}$ ved Middagstid ankom begge Skibe til Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

248. S/S **Otto Fischer** af Hamborg. Paa Rejse fra Blyth til Stege.

Grundstødt d. $\frac{5}{9}$ 24 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{28}{1}$ 25.

Kl. 9⁴⁰ Emd. grundstødte O. F. paa den sydligste af Omø-Staal-Grundene. D. $\frac{6}{9}$ Kl. 4²⁰ Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at Skibet under Sejladsen ind i Smaalandshavet ikke holdtes i Vejrø Fyrs faste Vinkel.

249. S/S **Pacific** af Kjøbenhavn, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{21}{5}$ 24 i Colombo Havn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Colombo d. $\frac{21}{5}$ 24.

Kl. 9⁰⁵ Fmd. blev P., der var ved at losse Kul, paasejlet af S/S »Ormonde«, som var ved at manøvrere ind i Havnen. P. fik ved Paasejlingen Stb.s Side stærkt beskadiget.

250. Sk. **Pampa** af Marstal, 76 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Thurso til Dysart i Ballast.

Forlist d. $\frac{5}{7}$ 24 ved Skotland.

Søforhør i Marstal d. $\frac{23}{7}$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. $\frac{25}{7}$ 24.

Kl. 9 Emd. afsejlede P. fra Thurso assisteret af Lods og Slæbebaad, der kvitteredes Kl. 9³⁰ Emd. Vinden var NV., jævn Brise. Kursen sattes NNØ. Kl. 10 Emd. flovede Vinden helt af, og Skibet blev nu af Strøm og Dønning ført mod Land ved Dunnet Head. D. $\frac{5}{7}$ Kl. 1 Kmd. loddettes 18 Fv. Vand, hvorpaa Bb.s Anker kastedes. Stb.s Anker blev gjort klart, men inden det blev kastet, observeredes nogle Skær tæt agten for Skibet, hvorfor Besætningen hurtigst forlod Skibet i Jollen. P. blev kort efter ført ind paa Skærene, hvor Skibet blev Vrag. Besætningen indbjergeredes til Thurso.

251. M/S **Panama** af Kjøbenhavn, 6650 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til St. Thomas.

a) Grundstødt d. $\frac{1}{4}$ 24 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{7}$ 24.

Kl. 5⁴⁶ Emd. tog P., der havde Lods om Bord, Grunden ud for Marienthal. Kl. 7⁴⁹ Emd. ved Højvande kom Skibet atter flot.

b) Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 24 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{7}$ 24.

Kl. 9²⁰ Emd. tørnede S/S »Broomhill« af Newcastle med Bredsiden mod P., som laa til Ankers. B. var ved at hive sit Anker hjem, men kunde ikke faa del op. Der skete ingen Skade.

Kl. 10¹¹ Emd. tørnede B. atter mod P. P. hk en Blue i Skanseklædningen paa Bb.s Side af Bakken.

- 252.** S/S **Paris** af Kjøbenhavn, 2827 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.
En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{27}{3}$ 24 i Atlanterhavet.
Meddelelse fra Udenrigsministeriet med Uddrag af Skibsdagbogen, dat. d. $\frac{14}{10}$ 24.
Under Storm i Atlanterhavet hørtes Kl. 8 Fmd. Raab om Hjælp fra Stb.s Side. Man saa en Mand, som senere viste sig at være Fyrbøder A. Holmgren, ligge i Vandet. Der blev straks kastet 3 Redningsbøjer ud til ham, og Skibet blev vendt, men den forulykkede var forsvundet, da Skibet kom tilbage til Stedet.
Anm. Det vides ikke, hvorledes Ulykken er sket.
- 253.** M/Sk. **Per Olof** af Kalmar, 67 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Sølvborg med Jern.
Grundstødt d. $\frac{7}{12}$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.
Strandingsindberetning, dat. Amager d. $\frac{7}{12}$ 24.
Kl. 2^{30} Fmd. grundstødte P. O. i tæt Taage 1 Sm. S. for Amager. Skibet blev om Eftermiddagen taget af Grunden af nogle Motorbaade.
- 254.** M/S **Peru** af Kjøbenhavn, 6919 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Seattle til Vancouver.
Kollideret d. $\frac{29}{11}$ 24 ved Nordamerikas V.-Kyst.
Søforklaring i Vancouver d. $\frac{1}{18}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{2}$ 25. Indberetning til Board of Trade, dat. $\frac{1}{12}$ 24.
Kl. 7^{11} Fmd. lettede P., der havde ligget opankret i English Bay, og fortsatte Rejsen, Skibet havde Lods om Bord, Vejret var taaget. Ved Vancouver Hills, hvis Toppe kunde ses over Taagen, holdtes ret forude. P. gik for langsom Maskine. Kl. 7^{26} Fmd. hørtes Taagesignal fra en Damper ca. 2 Str. om Stb. Maskinerne i P. blev straks stoppet. 5 Minutter senere saas om Stb. en Damper, som senere viste sig at være S/S »Chilkoot« af Vancouver, komme frem af Taagen med stærk Fart. P.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede C. mod P.s Stb.s Side ved 1 Lugen og frembragte et stort Hul i P. Ved at pumpe Olie fra Nr. 1 til Nr. 5 Tank lykkedes det at faa Lækagen over Vandlinien, hvorefter Rejsen fortsattes. P. indkom til Vancouver Kl. 11^{30} Fmd.
Anm. Ved Søretten i Vancouver blev »Chilkoot« kendt skyldig i Kollisionen.
- 255.** Kt. **Phebe** af Klaksvig, 93 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri ved Sydisland.
Kollideret d. $\frac{3}{5}$ 24 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{6}{5}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Klaksvig d. $\frac{15}{3}$ 25.
Af Forklaring afgivet af P.s Besætning fremgaar, at P., der havde fisket ved Jökullgrund, Kl. 8^{30} Emd. lagdes Bak for rebet Storsejl og Mesan, fuld Fok og Klyver; Vinden var Bbs. ind, og Sidelanterterne tændt. Kl. ca. 9^{45} Emd. saas en rød Lanterne ret forude. Roret blev lagt op, Mesan og Storsejl firet ud og Skibet faldt straks fra Vinden. Ca. 2 Minutter efter Roret var lagt op, var Vinden tværs; man saa nu fra P., at det andet Skib, som havde Vinden Stb. ind, ogsaa faldt af. Ca. 5 Minutter senere tørnede P. med Stævnen mod det fremmede Skib, som senere viste sig at være Kutter »Yvonne« af Païmpol, udfør Forriggen om Stb. P. fik Sprydet og Forstævnen knækket.
Ifølge den af Y.s Besætning afgivne Forklaring laa Y. for Stb.s Halse med mindsket Sejlføring: 2 rebet Storsejl, rebet Mesan og klodsrebet Topsejl, da den vagthavende Styrmand saa P.s Lanterne i Læ i ringe Afstand. For at undgaa Kollision holdtes godt fuldt Sejl. P. saas derefter falde af for Vinden, hvorefter dette Skib tørnede mod Y.s Stb.s Side udfør Mesanriggen. Ved Kollisionen blev alle Y.s Røstjern i Mesanriggen revet ud; Mesanmasten brækkede og tog i Faldet Stormasten med. Begge Master faldt udenbords og maatte kappes fra. Y., der opgiver sin Position, da Kollissionen fandt Sted, til $64^{\circ}31'$ N. Brd. $26^{\circ}33'$ V. Lgd. (form. efter Paris Meridian), fik den følgende Dag Assistance af en færøisk Motorkutter »Gracie« af Vaag, der slæbte Y. til Reykjavik.
Anm. Aarsagen til Kollissionen maa efter det oplyste antages at være, at Y., da P.s Lanterne kom i Sigte holdt godt fuldt Sejl i Stedet for vedblivende at holde tæt til Vinden.
- 256.** M/S **Polarhavet** af Kjøbenhavn, 2460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stagsund.
Grundstødt d. $\frac{14}{5}$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.
Svensk Strandingsrapport, dat. Gefle d. $\frac{17}{5}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{5}$ 24.
D. $\frac{13}{6}$ opankredes P. paa Lilljungfrun Red, da Isen spærrede Farvandet til Stagsund. Efter at det var lykkedes en svensk Damper, hvis Dybgaende var større end P.s, at komme udenom Iskanten til det isfri Farvand længere inde, forsøgte P., der havde Lods om Bord, ogsaa at holde indefter langs Iskanten. Kl. 7^{35} Emd. tog Skibet Grunden med langsom Fart. Efter at de forreste Tanke var lænset, blev Skibet bakket af Grunden Kl. 10^{42} Emd. Det forsøgtes nu at bakke tilbage igen langs Iskanten; men Kl. ca. 11 Emd. grundstødte Skibet igen paa Nygrunds Klaken og blev af Isen presset haardt op imod Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, og da P. desuden ved Grundstødningen havde faaet Lækage i Nr. 2 og Nr. 6 Tank, tilkaldtes Bjergningsassistance. D. $\frac{15}{5}$ Kl. 3^{20} Emd. ankom Bjergningsdamperen »Herakles«, der straks gik i Gang med Bjergningsarbejdet. Efter at Lækagerne var midlertidig tætnet af Dykker, blev P. d. $\frac{16}{5}$ Kl. ca. 6 Fmd. bragt flot og indbragt til Branthäll Red. hvor der ankredes Kl. 7^{40} Fmd.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa antages at være, at Isen, der var gaaet i Drift, førte P. ind paa Grundene.
- 257.** S/S **Polaris** af Kjøbenhavn, 2462 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Trångsund til London med Træ.
Grundstødt d. $\frac{28}{11}$ 24 ved Finlands S.-Kyst.
Søforklaring i Helsingfors d. $\frac{16}{12}$ 24. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{22}{1}$ 25.

Kl. 11 Emd. kvitteredes Lods en ved Vidskär. Fyret pejledes da i misv. SV.^{1/4}S. Da det skønnedes, at Afstanden til Fyret var for ringe, bakkedes i 7 Minutter, hvorefter Nerva Fyr pejledes i misv. S.^{1/2}V. og Vidskär Fyr i misv. VSV. P. gik nu Fuld Kraft Frem, idet Nerva Fyr holdtes lidt om Stb. Kl. 11¹⁵ Emd. grundstødte P. Ved Pejling viste det sig, at Forpeak, Nr. 1 og Nr. 2 Tank lækkede. D. ^{1/12} Kl. 4²⁰ Fmd. blev Skibet taget af Grunden af 2 Bjergningsdampere efter at ca. 250 Stander var kastet over Bord. Skibet gik til Trångsund og senere til Dok i Helsingfors.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste formodes at være Strømsætning.

258. S/S **Polarland** af Haugesund. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. ^{18/7} 24 ved Bornholms N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. ^{18/7} 24.

P. grundstødte Kl. 4³⁰ Fmd. i taaget Vejr ved Hammeren. Skibet kom flot ved egen Hjælp.

259. S/S **Polly** af Kjøbenhavn, 798 Eeg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kinitra til Valencia.

Grundstødt d. ^{24/1} 24 paa Kinitra Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ^{14/5} 24.

Kl. 2²⁵ Emd. befandt P. sig paa et Sted i Floden, hvor der skulde drejes haardt Stb. over. Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor der blev slaet Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker kastet. Skibet tog Grunden paa Bb.s Side af Floden. Kort efter kom Skibet flot ved egen Hjælp.

b) Paa Rejse fra Hamborg til Delfzyl.

Grundstødt d. ^{7/3} 24 paa Ems Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ^{14/5} 24.

Kl. 7⁵⁰ Fmd. grundstødte P., der havde Lods om Bord i Taage paa Emsfloden. Kl. 8⁵⁵ var Vandet steget, og Skibet kom da flot efter at have lænset Nr. 1 Tank og Agterpeak.

260. S/S **Port March** af Grimsby.

Strandet og forlist d. ^{7/1} 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsberetning, dat. ^{25/6} 24.

P. M. strandede paa Kalkgrunden udfør Grenaa Havn. Besætningen bjergedes. Skibet blev Vrag.

261. S/S **Poul Møller** af Kjøbenhavn, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Kollideret d. ^{30/12} 24 i Middlesborough Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ^{12/1} 25.

Kl. 4 Emd. tik P. M. Lods om Bord og tog Fortøjningerne ind. Under Manøvrerne ved Afsejlingen blev Skibet af Vind og Strøm og som Følge af ringe Manøvreringsplads drevet ind under Agterenden af S/S »Alcort« af London, der laa fortøjet. Herved fik P. M. Gelænderet paa Broen og Bakken ødelagt. Skibet fortøjedes langs Siden af A. Vinden var SSV., haard Kuling.

Anm. Det maa efter det oplyste antages, at Kollisionen som ovenfor nævnt skyldes Vind og Strøm i Forbindelse med den Omstændighed, at der under de foreliggende Forhold ikke var tilstrækkelig Manøvreplads paa Floden for P. M.

262. 2^m Kt. **Pride of Fife** af Andefjord, 69 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr.

Strandet og forlist d. ^{22/4} 24 i Fuglefjord.

Forlisanmeldelse, dat. Sydregöte d. ^{1/11} 24. Søforklaring og Søforhør i Fuglefjord d. ^{12/5} 25.

P. of F. havde hele Vinteren ligget opankret og fortøjet i Fuglefjord. Om Aftenen d. ^{22/4} drev Fartøjet i Land under haard NØ.-lig Kuling og blev Vrag.

Anm. Ved Ankerkæden og Landfortøjningerne fandtes senere en lang Trosse, der ikke tilhørte P. of F., hvorfor det formodes, at en fremmed Fiskedamper har været fortøjet i P. of F.s Fortøjninger og flyttet Kutterens Anker.

263. 3^m M/Sk. **Primo** af Bergkvara. Paa Rejse fra London til Fredericia med ca. 530 Tons Koks.

Grundstødt d. ^{11/12} 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. ^{16/12} 24.

D. ^{11/12} ved Middag grundstødte P. i diset Vejr paa Revet ved Bjørnskude. D. ^{13/12} Kl. 12¹⁵ Fmd. kom Skibet flot med Assistance af Fiskere fra Juelsminde.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr og Strømsætning.

264. 3m Sk. **Primo** af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Santa Cruz del Lua til Le Havre med Mahognitræ.

Havareret og forladt af Mandskabet antagelig i December 1924 i Atlanterhavet; 7 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. ^{20/7} 25. Søforhør i Marstal d. ^{29/8} og ^{21/9} 25.

D. ^{4/12} 24 afgik P. fra Santa Cruz del Lua. D. ^{27/1} 25 blev Skibet af en engelsk Damper fundet drivende flydende paa Ladningen, paa 34°55' N. Brd. 50°52' V. Lgd. P., der var forladt, var vandfyldt, og Fokkemasten var borte. Hvorvidt P. var havareret som Følge af Oversejling eller haardt Vejr vides ikke. Der er ikke siden Skibets Afsejling fra Cuba hørt noget til Besætningen, der maa formodes at være omkommet.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Carl Rasmussen af Marstal, Styrmand Georg Vilhelm Wilde af Svendborg, Letmatroserne Johan Frederik Gottlieb af Kjøbenhavn, Ernst William Voorsaa Jessen af Aalborg og Arthur Annanias Aagaard Hansen af Ærøskøbing, Ungmændene Thor Louis Pedersen af Ondløse og Karl Høgh Christensen Bødker af Aarhus samt Kok Aage Magnus Kristensen af Vindblæs.

- 265.** M/Ff. **Prosperity** af Gudhjem, 13 Reg. T. Br. Bygget 1869 af Eg. Paa Rejse fra Allinge til Fiskeplads i Østersøen.
Kollideret d. $28/11$ 24 i Allinge Havn.
Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $8/12$ 24.
D. $28/11$ Kl. 5 Fmd. afsejlede P. fra Allinge. Da Fartøjet var drejet op i Indsejlingen til Havnen, saas en grøn Lanterne forude paa Bb.s Bov, hvorfor Skruen blev slaaet fra, og Fartøjet holdtes over i Farvandets Stb.s Side. Stævnen af det modgaaende Fartøj, som viste sig at være Ff. »Selandia« af Tejn, ramte kort efter P.s Bb.s Bov, hvorved P. fik en Del Skade.
Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring blev der — da man fik Øje paa P.s Lanterne — straks slaaet Bak. Ved denne Manøvre drejede Fartøjet til Bb. og ramte P. som foran omhandlet. S. fik ingen Skade.
Anm. Ingen af Fartøjerne førte Toplanterne.
- 266.** S/S **Randi** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til Oporto.
Paasejlet d. $9/1$ 24 i Port Lexios.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/1$ 24.
Ved Daggry skiftede S/S »Vacoil« af New York Ankerplads, saaledes at Skibet kom til at ligge klods op ad R., der laa opankret paa Port Lexios Red. Da V, Kl. 11 Fmd. svajede Stb. over, forsøgte man i R. at undgaa Kollision ved at bakke med Maskinen, stikke paa Bb.s og hive ind paa Stb.s Kæde. I V. blev der slaaet Frem paa Maskinen. Kort efter tørnede V. med Stbs. Laaring mod R.s Bb.s Side, der blev en Del beskadiget. R. blev senere skiftet til en anden Ankerplads.
- 267.** S/S **Rask** af Kjøbenhavn, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Kjøbenhavn med Kul.
Grundstødt d. $25/3$ 24 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $27/3$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/3$ 24.
Kl. 3^{30} Emd. grundstødte R. i tæt Taage paa Landgrunden N. for Helsingborg. Efter at en Del af Ladingen var lægtret blev R. d. $27/3$ Kl. 1^{30} Fmd. bragt flot med Assistance af Svitzers Bjergnings-Entreprise.
- 268.** S/S **Rhenanie** af Düsseldorf. Paa Rejse til Korsør og Odense med Hvede.
Grundstødt d. $10/1$ 24 ved Sjællands V.-Kyst.
Politirapport, dat. Korsør d. $11/1$ 24.
R. grundstødte om Aftenen paa Halskov Rev; der er intet oplyst om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot.
- 269.** S/S **Rhone** af Kjøbenhavn, 1064 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til London med 717 Tons Stykgods.
Kollideret d. $19/6$ 24 paa Themsens.
Indberetning til Board of Trade, dat. $22/5$ 24. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $26/5$ 24.
Kl. 4 Fmd. opankredes R. ved Gravesend. Paa Grund af haard Tidevande gik Skibet i Drift med Ankeret og tørnede med Bb.s Laaring mod S/S »Thyra« af Kjøbenhavn og derefter mod Bugserbaaden »Victor«, der begge laa opankret. T. og V. blev beskadiget ved Kollisionen. R. led ingen nævneværdig Skade.
- 270.** S/S **Rigmor** af Kjøbenhavn, 943 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Cartagena til London.
Kollideret d. $19/3$ 24 paa Themsens.
Indberetning til Board of Trade, dat. London $20/3$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/6$ 24.
Kl. 9^{45} Emd., da R. var paa Vej op ad Floden i Blackwall Reach med Lods om Bord, kolliderede R. i tæt Taage med nogle Lægtere udfør Holly House Bouys, hvorved Lægterne gik i Drift. R. fik nogle mindre Buler i Boven.
Anm. Aarsagen til Kollisionen skyldes antagelig tæt Taage, idet Lægterne først saas umiddelbart før Kollisionen.
- 271.** M/Sk. **Rita** af Vejle, 19 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Rejse fra Landskrona til Vejle med 25 Tons (100 Tønder) Garveextrakt.
Strandet og forlist d. $15/4$ 24 ved Hesselø.
Søforklaring i Vejle d. $22/4$ 24. Forlisansmeldelse, dat. Vejle d. $4/10$ 24.
I Løbet af Natten mellem d. $14/4$ og d. $15/4$ blæste det op til Storm af SØ. Da Skibet befandt sig Ø. for Schultz Grund, tog det nogle svære Overhalinger, hvorved Lasten forskød sig, saaledes at R. fik stærk Stb.s Slagside. Skibet holdtes gaaende for klodsrebet Storsejl til det blev Dag. R. befandt sig da ca. 1 Sm. S. for Hesselø SØ. Rev. Under Forsøget paa at manøvrere Skibet om i Læ af Hesselø grundstødte det Kl. 5 Fmd. paa NV.-Revet. Besætningen blev bjerget af Kv. »Dagmar« af Grenaa. Skibet blev Vrag.
- 272.** S/S **Rolf** af Kjøbenhavn, 241 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.
Kollideret d. $23/5$ 24 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/6$ 24.
R. havde passeret Langebro og skulde gennem Knippelsbro, som var aaben og viste Signal for Gennemsejling S. fra. Da Skibet havde passeret Christianshavns Kanal ved Sukkerfabrikken, saas M Gl. »Disponibel« af Groningen komme frem fra Holms Plads. R. gav 2 Stød i Dampfløjten, eg samtidig lagdes Roret Stb. Fra D. hørtes intet Signal, og da dette Skib vedblev at gaa frem, og Kollision syntes uundgaaelig, slog R. Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede Skibene med Stævnene mod hinanden, hvorved R. fik mindre ovenbords Skade. Begge Skibe fortsatte Rejsen.
Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

273. S/S **Roma** af Kjøbenhavn, 3822 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Stockholm til Rotterdam med Jernerts.

Grundstødt d. $21/12$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $3/1$ 25.

Kl. 4^{20} Emd., da Loggen viste 52, passeredes Falsterbo Fyrskib i 1 Sm.s Afst. Kursen sattes herfra retv. N.52°V. Vejret var diset. Kl. 5 Emd. (Log 56) ændredes Kursen til retv. N.21°V. Kl. 6^{10} Emd. (Log 66) ændredes til retv. N.49°Ø. Det var imidlertid blevet Taage, og Kl. 6^{17} Emd. stoppedes for at lodde. Lodskuddet gav 13 m Vand. I Tiden fra Kl. 6^{17} Emd. til Kl. 6^{40} Emd. holdtes Loddet gaaende, idet der jævnlig blev stoppet og bakket for at lodde. Kl. 6^{40} loddedes ca. 8 m Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. 1 Sm. NV. for Tokosten ved Aflandshage. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. D. $23/12$ Kl. 9 Emd. blev Skibet bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise, efter en Del af Ladningen var lægtret. Skibet, hvis Bund var blevet beskadiget ved Grundstødningen, og som havde faaet en mindre ovenbords Skade som Følge af, at en af Bjergningsdamperne under Bjergningsarbejdet tørnede mod R.s Bb.s Side, indgik til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Taage og Strømsætning.

274. Sk. **Romanus** af Aarhus, 38 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Korsør til Helsingør med Foderblandning.

Paasejlet d. $11/9$ 24 i Sundet.

Svensk Søulykke-Rapport, dat. Malmø d. $12/9$ 24. Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $18/9$ 24.

D. $10/9$ Kl. 3 Emd. opankredes R. 1 Sm. SØ. for Haken Fyr. D. $11/9$ Kl. 2 Fmd. drev Sk. »Svea«, der vilde ankre i Nærheden, ned paa R., hvis Klyverbom og Fokkemast brækkede ved Paasejlingen. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt Storm af VNV.; Vejret var klart. R. blev indslæbt til Bäckviken.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

275. S/S **Romø** af Haderslev, 2064 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Vestindien via Newcastle med Cement.

Kollideret d. $15/5$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $20/5$ 24. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $20/8$ 24.

Se Nr. 63.

276. S/S **Romø** af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Immingham til Kalundborg med Kul.

Grundstødt d. $2/3$ 24 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $6/3$ 24.

Kl. 1^{28} Emd. pejledes Sejro Fyrtaarn tværs i $2\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. Kl. 2^{35} Emd. saas Is forude, hvorfor Loggen bjergedes. Kl. 2^{52} Emd. pejledes Refsnæs Fyrtaarn i S. t. Ø.; Fyrtaarnet saas derefter ikke mere paa Grund af Sneykning. Kl. 3^{55} Emd. gav et Lodskud $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand. Kl. 4 Emd. stoppedes Maskinen. Straks efter, at Skibet var stoppet, skimtedes Land ret forude. Kl. 4^{30} Emd. holdtes udefter i VSV.lig Retning, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og kunde ikke bakkes af. Medens Skibet stod paa Grunden pejledes Fyrbaaken paa Asnæs i misv. NØ.t.Ø. $1/2$ Ø. Efterat Agterpeaken var blevet fyldt, lykkedes det Kl. 5^{15} Emd. at bakke Skibet af Grunden, hvorefter der styredes for langsomt VSV. over. Kl. 5^{35} Emd. tog Skibet atter Grunden og stod fast. Asnæs Fyrbaake pejledes nu i misv. NØ.t.Ø. $3/4$ Ø. og Refsnæs Fyr i misv. N. $1/2$ V. Medens Skibet stod fast, bemærkedes det, at Isen drev S. over med 3—4 Mils Fart. I Løbet af Natten forsøgte det gentagne Gange at bringe Skibet flot ved Manøvrer med Maskinen og ved skiftevis at give Skibet Slagside til Stb. og Bb. ved at fylde Vand paa Agterdækket. D. $3/3$ Kl. 1^{45} Emd. kom Skibet en Skibslængde agterover, men stod saa atter fast. Da det ikke lykkedes at faa Forbindelse med andre Skibe, og da Vinden, der hidtil havde været S.lig, frisk til haard Kuling, gik om i VSV. med haard Kuling og tiltagende Sø, som bevirkede, at Skibet kom til at hugge haardt i Grunden, sendtes en Baad i Land for at tilkalde Assistance. Kl. 2 Emd. kom Bjergningsdamperen »Svava« til Strandingsstedet, men paa Grund af Isdrift opnaaedes først Forbindelse mellem Skibene Kl. 4^{50} Emd. Efter ca. 3 Timers Arbejde lykkedes det S. at bringe R. flot, hvorefter R., der paa Grund af Isdriften ikke kunde komme ind i Kalundborg Fjord, opankredes Kl. 10^{30} Emd. D. $4/3$ gik R. til Kalundborg for Dykkerundersøgelse.

b) Paa Rejse fra Goole til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $19/11$ 24 paa Humber.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/11$ 24.

Kl. 10^{15} Fmd. afsejlede R. fra Goole. Kl. 11^{45} Fmd. indhentedes S/S »Wreathier« af Sunderland. Der blev givet 2 Stød i Fløjten, som besvaredes af W. Medens Skibene passerede hinanden, var W. i 60—70 Fods Afst. om Stb. Skibene var næsten klar af hinanden, da W. pludselig saas skære ned mod R. Da Sammenstødet syntes uundgaaelig, blev Roret i R. lagt haardt Bb., men kort efter tørnede W. mod R.s Stb.s Laaring. R. fik ved Kollisionen en stor Bule samt Skandækspladen og Vinkeljernet bøjet.

Anm. Søforklaring for W. foreligger ikke.

277. 3^m M/Sk. **Rosenhjem** af Thorshavn, 179 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Træ. Paa Rejse fra Grange-mouth til Malmø med 200 Tons Jern.

Brand om Bord d. $16/11$ 24 paa Firth of Forth.

Søforklaring i Malmø d. $28/11$ 24.

Kl. 4 Emd., da R. var i Nærheden af May Island, blev Blæselamperne tændte for at varme Motoren. Da man var i Færd med at pumpe Lamperne op, sprang Bunden ud af den forreste Lampe, og der gik Ild i Spildeolien. Hele Mandskabet blev straks sat i Gang med at slukke. Da man havde sprøjtet paa Ilden i ca. $3/4$ Time, kom en Trawler langs Siden, hvorfra en Sprøjteslange blev stukket over i R. Kl. 6 Emd.

var Ilden slukket. Trawleren slæbte R. til en Ankerplads, men da det viste sig, at Skibet kun havde taget ringe Skade ved Branden, fortsattes Rejsen Kl. 11 Emd.

278. Damptrawler **Royndin** af Vaag, 346 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Fiskeri under Island. Havareret i December 1924 i Atlanterhavet.

Søprotest ved Danmarks Repræsentation i Island d. $\frac{2}{1}$ 25.

Under en Storm d. $\frac{7}{12}$, da R. befandt sig ved Islands V.-Kyst, blev Styrehuset beskadiget af en Braadsø. D. $\frac{27}{12}$, da Skibet befandt sig V. for Isafjord, blæste det en Orkan. Om Aftenen og i Løbet af Natten blev 33 fulde Leverfade, 1 Td. Olie samt en Del tomme Tønder og Fiskekasser skyllet overbord af Søerne. Kl. 10 Emd. brækkede Formast-Marconistang, der i Faldet medtog Toppen af Agterstangen samt dennes Barduner, hvoraf den ene kom i Skruen.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

279. S/S **Saga** af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{9}{4}$ 24 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{4}$ 24.

Kl. 5³⁵ Fmd., efter at Doels Fyrbaake var passeret, blev Vejret taaget. Da der hørtes Taagesignal forude om Bb. fra 2 Dampere, blev Maskinen stoppet. Pludselig forandrede den ene Damper Taagesignalet

1 langt Stød til 2 korte Stød, hvilket S. besvarede med 1 kort Stød 2 Gange, hvorpaa S. slog Fuld Kraft Bak og gav 3 Stød i Fløjten. S. gik agterover, inden den modgaaende Damper, der senere viste sig at være »Hermina« af Rotterdam med Lægter »Madona« paa Slæb, kunde ses. Fra H. blev der endnu 4 Gange givet

2. korte Stød. S. og H. gik klar af hinanden; men da H. lod Slæberen gaa, tørnede M. Kl. 5⁴⁵ Fmd. mo.d S.s Bb.s Bov, hvorved S. fik et stort Hul i Boven. S. gik tilbage til Antwerpen.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Antwerpen.

Kollideret d. $\frac{12}{10}$ 24 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{11}$ 24.

Kl. 9³⁰ Emd. afgik S. fra Brunsbüttel med Lods om Bord. Kl. 10 Emd. kom Skibet ind i en Taagebanke. Der blev straks slaaet Langsomt til Maskinen og givet Taagesignal. 10 Minutter senere, da S. befandt sig ved Ost Riff sorte Bøje Nr. 22, saas Toplanterne og grønne Sidelanterne fra en modgaaende Damper, der kom med stærk Fart. I S. blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Dampfløjten. Faa Minutter efter tørnede den modgaaende Damper — S/S »Aboukir« af Glasgow — med Stb.s Side mod S.s Stb.s Bov. A. fortsatte Farten og forsvandt hurtigt i Taagen. S., der ved Kollisionen fik Bakken og Boven revet op og Stb.s Anker brækket, opankredes Kl. 11⁴⁵ Emd. ved Brunsbüttel.

Anm. Søforklaring for A. foreligger ikke.

280. Sk. **Salisbury** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Koks.

a) Grundstødt d. $\frac{3}{12}$ 24 paa Themsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{12}$ 24.

Kl. 11 Emd. grundstødte S., der assisteredes ned ad Themsen af Lods og Slæbebaad, i Nærheden af Nore Sand Nr. 1 Bøje. Vejret var diset. D. $\frac{4}{12}$ Kl. 1 Fmd., da Strømmen var indgaaende, svingede Skibet af Grunden.

b) Grundstødt d. $\frac{10}{12}$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{12}$ 24.

D. $\frac{9}{12}$ Kl. 9 Emd. pejledes Skagens Fyr i misv. SSV. og Skagens Fyrskib i misv. S. t. Ø. Vinden var SV., frisk Kuling og Vejret diset. Da det ikke var muligt at krydse S. over paa Grund af haard modgaaende Strøm, holdtes Skibet gaaende for Natten udenfor Skagen. D. $\frac{10}{12}$ om Morgenen var Vejret taaget. Kl. 6⁵⁰ Fmd. hørtes Taagesignalet fra Højens Fyr i misv. SSV. Der loddedes 30 Fv. uden Bund. Skibet laa bidevind SSØ. over. Kl. 7¹⁰ Fmd. hørtes Taagesignalet atter i samme Retning. Kl. 7³⁰ Fmd. loddedes 10 Fv. med Sand og Skaller, hvorfor Roret blev lagt op. Omtrent samtidig saas Skagens Fyr i misv. SSV. og en rød Lanterne, som antoges for Skagens Rev Fyrskib, forude. Umiddelbart efter grundstødte Skibet. Det viste sig nu, at det røde Lys hidrørte fra et Fiskerfartøj, der kom langs Siden og tilbød Assistance. Under Forberedelserne til at sætte et Varpanker ud, drev S., hvis Sejl var halet ud til Bb., imidlertid af Grunden. Da Skibet viste sig at være tæt, fortsattes Rejsen.

281. Ff. **Sara** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med ca. 2800 Pund Rødspætter.

Kollideret d. $\frac{20}{6}$ 24 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg, d. $\frac{5}{7}$ og $\frac{6}{12}$ 24.

Se Nr. 215.

282. M/Ff. **Selandia** af Tejn, 13 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg.

Kollideret d. $\frac{28}{11}$ 24 i Allinge Havn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{8}{12}$ 24.

Se Nr. 265.

283. M/S **Siam** af Kjøbenhavn, 5296 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{11}{8}$ 24 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{8}$ 24.

Kl. 7²⁵ Fmd. opstod der Ild i Ladningen (Papirballer og Træmasse) i Nr. 3 Lastrum. Da det ikke lykkedes at slukke Ilden med Extingtører, og da Skibets Pumper ikke kunde benyttes, fordi Skibet laa i Flydedok, blev Havnevæsenet og senere Brandvæsenet alarmeret. Efter ca. $4\frac{1}{2}$ Times Slukningsarbejde

var man Herre over Ilden, hvorefter Skiftning og Udlosning af den beskadigede Del af Ladningen paa-begyndtes.

Anm. Ilden opstod som Følge af, at der under Reparation af en Plade i Skibssiden faldt en glødende Nagle ned mellem Garneringen og Skibssiden.

284. S/S **Sierra Nevada** af Kjøbenhavn, 3494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bombay til Dunkerque med Stykgods.

Havareret i Februar 1924 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Dunkerque d. $27\frac{1}{2}$ 24.

I Dagene d. $10\frac{1}{2}$ - $13\frac{1}{2}$ blæste det haard SV.lig og V.lig Storm med meget høj Sø. Skibet tog i det nævnte Tidsrum flere Braadsøer over, der foraarsagede forskellige mindre ovenbords Havarier. For at dæmpe Søen udpumpedes ialt ca. 35 Tons Olie.

b) Paa Rejse fra Diamante til San Nicolas.

Rørt Grunden d. $2\frac{2}{9}$ og $3\frac{2}{9}$ 24 i Paranafloeden.

Søforklaring i Stockholm d. $22\frac{1}{11}$ 24.

Kl. 2 Emd. afsejlede S. N. fra Diamante med Lods om Bord. Kl. 4³⁰ Emd. tog Skibet Grunden temmelig haardt, hvorfor der ankrede for Natten. Næste Form. Kl. 6 fortsattes Rejsen. Kl. 8⁵⁰ Fmd. tog Skibet atter temmelig haardt Grunden.

Anm. 1. Det viste sig senere, at Skibets Slingrekøle var blevet bøjede, og Roret havde taget en Del Skade, og antagelig blev nogle Nagler slaaet løse ved Grundstødningen.

Anm. 2. Aarsagen til Grundstødningen var fejlagtige Opgivelser m. H. t. Vandstanden.

285. 3^m Sk. **Sigrun** af Bergvara (Sverige). Paa Rejse fra Landskrona til Bergvara i Ballast.

Grundstødt d. $16\frac{1}{4}$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Helligeder d. $21\frac{1}{4}$ 24.

S. grundstødte som Følge af Regntykning ved Teglkas. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

286. S/S **Sikla** af Stockholm, 829 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Jern. Paa Rejse fra Hull til Masned-sund med Koks.

Stødt paa undersøisk Genstand d. $20\frac{1}{8}$ 24 i Storebælt.

Søforklaring i Vordingborg d. $27\frac{1}{8}$ 24.

Kl. 3²⁵ Fmd. mærkedes at S. tørnede mod en haard Genstand; der blev straks slaaet Stop, og et Øjeblik efter Fuld Kraft Frem, hvorved S. kom flot. Omø Fyr pejledes i S.81°Ø., Hov Fyr i S.71°V., og der loddedes 15 m Vand. Skibet, der havde faaet en Lækage i Forlasten, fortsatte Rejsen.

Anm. Ved Dykkerundersøgelse i Masned-sund fandtes en Bule i Bb.s Side af Bunden, ca. 20 Fod lang.

287. M/Kt. **Sjøriddarin** af Vaag, 10 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Forlist d. $24\frac{1}{11}$ 24 i Atlanterhavet; 8 Omkomne.

Søforhør i Vaag d. $11\frac{1}{12}$ 24 og $17\frac{1}{2}$ 25.

D. $24\frac{1}{11}$ fiskede S. tæt V. for Suderø sammen med en Del andre Fartøjer. Kl. ca. 3 Emd. blæste det op til Storm, hvorfor Fartøjerne søgte mod Havn. Siden da er intet hørt til S., og da der er fundet Vrag-gods fra Skibet ved Vigerbirge, maa S. anses for at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Joen Gudmund Michelsen, Ludvig Kristian Vilhelms, Poul Johannes Christiansen, Mikkel Pauli Christiansen, Jacob Christiansen, Niels Juel Magnussen, Marius Augustinus Hjelm og Johan Nordendal, alle af Vaag.

288. Lodsdamper **Skagerak** af Frederikshavn.

Kollideret d. $27\frac{1}{1}$ 24 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $5\frac{1}{2}$ 24.

Se Nr. 183 a.

289. S/S **Skogland** af Haugesund. Paa Rejse fra Bahia-Blanca til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $21\frac{1}{3}$ 24 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24\frac{1}{3}$ 24.

Se Nr. 322.

290. S/S **Smut** af Kjøbenhavn, 1826 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Nørre-sundby med 2400 Tons Kul.

Kollideret d. $19\frac{1}{3}$ 24 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade, dat. Sunderland d. $31\frac{1}{3}$ 24. Søforhør og Søforklaring i Nørresundby d. $24\frac{1}{3}$ 24.

Kl. 10³⁰ Fmd. afgik S. fra Blyth. Kursen sattes Ø.t.N. Kl. ca. 11³⁰ Fmd. observeredes en Fiskedamper noget foran for tværs i en Afstand af ca. 4 Sm. styrende NNØ.lig Kurs. Lidt før Middag var Fiskedamperen godt en Streg agten for tværs om Stb. og senere ca. 3 Str. agten for tværs. Pludselig saas Fiskedamperen at nærme sig hurtigt med Kurs foran om S. Et Øjeblik løb den parallel med S., men drejede saa Bb. over og tørnede med sin Udriigger mod S.s Stb.s Side, hvorved 2 Plader paa Stb.s Laaring bøjedes. S. havde stadig holdt sin Kurs. Fiskedamperen viste sig at være »Loyal Prince« af North Shields. Da ingen af Skibene havde lidt større Skade, fortsatte S. Rejsen.

Anm. Søforklaring for L. P. foreligger ikke.

291. 2^m M/Ff. **Standard** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr.

Borteblevet i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. ⁶/₁₂ 24. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. ¹⁰/₁ 25.

D. ²⁹/₁₀ Kl. 8 Fmd. afsejlede S. fra Esbjerg for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. D. ¹/₁₁ saas S. af et andet Fiskerfartøj ca. 45 Sm. NV. for Horns Rev. Siden er intet hørt til Fartøjet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus. En Del Vraggods hidrørende fra S. fandtes d. ³/₁₁ ved Kjærgaard Strand.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Hans Sørensen Olesen og Fisker Harry Jensen, begge af Esbjerg, samt Fisker Albinus Sørensen af Frederikshavn.

292. S/S **Stensø** af Kjøbenhavn, 157 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Skive til Sjællands Odde i Ballast.

Grundstødt d. ²⁸/₁₁ og ³⁰/₁₁ i Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²/₁ 25.

Kl. 6⁴⁰ Fmd. passeredes Skive Havns yderste Havnemole. Derfra styredes dev. NNØ. (Dev. ¹/₂°ø.) i 26 Minutter, hvorefter Kursen ændredes til dev. NØ.¹/₂Ø. (Dev. 2° ø.), idet det formodedes, at Lundø Hage Halmkost var passeret. 3 Minutter senere løb S. gennem nogle Bundgarnspæle, Maskinen stoppedes straks og kastedes umiddelbart efter Fuld Kraft Bak, men Skibet tog Grunden i det samme og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, sluttedes d. ²⁹/₁₁ Kl. 12⁰⁵ Emd. Akkord med en tysk Slæbedamper om Assistance. Under Arbejdet med at faa Skibet flot, kom Slæberen i S.s Skrue. D. ³⁰/₁₁ Kl. 9³⁰ Fmd. tog Slæbedamperen S. af Grunden. Kl. 2⁴⁵ Emd. fortsattes Rejsen. Vejret var diset. Kl. 4⁵⁵ Emd., da man regnede med at have ca. 5 Minutters Sejlads til Livø Revs 2 Kost, blev der slaaet Langsamt til Maskinen, og samtidig fik Styrmanden Ordre til at lodde. Medens han svingede Loddet, grundstødte S. Kl. 4⁵⁷ Emd. paa Livø Rev. Skibet blev taget af Grunden d. ³/₁₂ Kl. 10 Fmd. ved Hjælp af Slæbebaad »Frem« af Aalborg.

293. 3^m Sk. **Stina** af Brantevik, 216 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hernø-sand til Vejle med 116,6 Stander Træ.

Grundstødt d. ⁵/₁₂ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Vejle d. ¹⁸/₁₂ 24.

D. ⁵/₁₂ Kl. 3⁴⁵ Emd. passeredes Sletterhage Fyr i ca. ¹/₂ Sm.s Afst. Det blæste da haard Storm af SSØ. med Snebyger, hvorfor det besluttedes at søge i Læ i Begtrup Vig. Da man Kl. 4 Emd. vilde ankre ved Stavns Øre, grundstødte S. Besætningen gik i Land i egne Baade, efter at. Skibets Ankre var kastede. Da Føreren d. ⁶/₁₂ Kl. 7 Fmd. tog ud til Skibet, var Vandet steget, og S. var paa det nærmeste flot. En Motorbaad slæbte S. til Begtrup Vig, hvorfra det senere slæbtes til Aarhus for Bundbesigtigelse.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være et fejlagtigt Skøn af Afstanden til Land paa Grund af Snetykningen.

294. Gl. **Stine Marie** af Frederikshavn, 22 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Frederiks-havn til Kolby Kaas i Ballast.

Grundstødt d. ²³/₃ 24 ved Samsø.

Strandingsindberetning, dat. Koldby Kaas d. ¹⁴/₄ 24.

S. M. grundstødte Kl. ca. 11 Fmd. i tæt Taage ca. 1 Sm. N. for Koldby Kaas. Der foreligger intet om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot.

295. Bk. **Susanne** af Marstal, 931 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Brunswick til Queenstown (Irland) med 312 Stdr. Tømmer.

Havareret og mistet Dækslast d. ²⁴/₈ 24 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søprotest i Savannah d. ³⁰/₈ 24. Indberetning fra Generalkonsulatet i New York, dat. ²/₁₀ 24. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. ¹⁵/₁₁ 24.

Kl. 4 Emd. under en orkanagtig Storm af ØSØ. tog S. saa meget Vand over fra Læ, at Dækslasten arbejdede sig løs under Surringerne om Stb. Kl. 6 Emd. blæste det Orkan. Da Skibet havde faaet svær Slagside, blev Stb.s Dækslastsurringer kappede. Kl. 9 Emd. tog Skibet en svær Sø over fra Luvart, hvorved begge Redningsbaade, Galger og Baadebro slyngedes ned i Læ Side og splintredes. Kl. 11 Emd. opdagedes at Stb.s Skalkninger paa Storlugen var borte. Man forsøgte at skalke Lugen, men maatte opgive det, da Skibet hele Tiden tog svære Søer over fra Læ. Kl. 11¹/₂ Emd. gik man i Gang med at spigre en ny Pressenning paa Dækket i Læ af Lugen, for derved at forhindre en Del af Vandet fra at trænge ned i Lasten. D. ²⁵/₈ Kl. 2³⁰ Fmd. var Arbejdet fuldført, men Kl. 3³⁰ Fmd. var Pressenningen slaaet bort af Søen. Skibet havde da saa stærk Slagside, at Lugen hele Tiden var under Vand i Læ Side, og da der var Fare for Kænt-ring, besluttedes det i Skibsraad at kappe Forriggen, hvilket blev gjort. Da dette ikke viste sig tilstrækkeligt til at rette Skibet, kappedes ogsaa Storriggen, hvorefter Skibet rettedes noget.

Da Stormmesanen blæste i Stykker, sattes en ny Storlugepressenning samt et Skjulselj op i Bb.s Mesan-ri, for at holde Skibet til Vinden. Ligeledes sattes den underste Halvdel af Mesanen, men denne blæste straks i Stykker. Ved Daggry trak Vinden til NØ., Kl. 5 Fmd. var den nordlig og altagende, Kl. 6 Fmd. blæste det Orkan af NV. Den tilbageblevne Del af Dækslasten blev lempet, og Vraggodset fra Skibet blev surret saa godt som muligt ind til Skibssiden. Efter Kl. 4 Emd. var Vinden SV. og aftagende. D. ²⁶/₈, om Morgenen begyndte man at frigøre Skibet for Vraggods, samt at rigge Sejl op. Kursen blev sat mod Savan-nah, hvortil Skibet indkom d. ²⁹/₈ Kl. 4³⁰ Fmd. Under Orkanen blæste flere Sejl bort, og der anrettedes betydelig Skade paa det opstaaende samt paa Ruffet. Alt Inventar under Bakken om Stb. blev skyllet bort, Storemærs brækkede, Bogsprydet samt Fokke- og Storevant blev beskadiget.

Anm. 1. Aarsagen til Havariet var Orkan.

Anm. 2. Skibet blev senere kondemneret.

296. M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sønderborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{1}{4}$ 24.

Natten mellem d. $\frac{23}{3}$ og $\frac{24}{3}$ grundstødte S. i taaget Vejr paa Revet ved Sjællands Odde. Skibet blev senere taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

297. S/S **Svarten** af Gøteborg, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Lysekill til Norrkøbing med 1300 Tons Sten.

Grundstødt d. $\frac{13}{6}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{11}{7}$ 24.

Kl. 5 Fmd. grundstødte S. i taaget Vejr ved Ellekildheage. Efter at ca. 300 Tons Sten var kastet over Bord kom Skibet flot med Assistance af 3 Bugserbaade.

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

298. S/S **Svend II** af Kjøbenhavn, 2104 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 24 i Kielerfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{1}$ 24.

Kl. 9⁴⁵ Emd. passeredes Friederichsfort tæt forbi med langsom Fart. Vejret var stille og diset. Paa Grund af Disen observeredes ikke den faste, hvide Vinkel i Fyret, der leder ud af Fjorden, og da det bemærkedes, at Skibet kom ind i Vinklen med fem Blink, blev Maskinen stoppet og slaaet Fuld Kraft Bak. Det viste sig da, at Skibet stod fast paa N.-Siden af Bugten, uden at Grundstødningen var blevet bemærket. Det forsøgte hele Natten at manøvrere Skibet af Grunden, men uden Held, hvorfor der d. $\frac{7}{1}$ om Morgenen rekvireredes Assistance. Med Assistance af 3 Slæbedampere blev S. II Kl. 12³⁰ Emd. bragt flot og indslæbt til Holtenau for Dykkerundersøgelse.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var usigtbart Vejr og Strømsætning.

299. S/S **Svend** af Kjøbenhavn, 2104 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal.

a) Paa Rejse fra Trangsund til London med 1034 Stdr. Træ.

Kollideret d. $\frac{16}{9}$ 24 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade, dat. London d. $\frac{17}{9}$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{10}$ 24.

Kl. 3 Emd., da S. var ved at gaa ind i Surrey Dock, bemærkedes en Damper paa Bb.s Side og en Bugserbaad midt i Løbet. Dampere, der viste sig at være S/S »Reedness«, forsøgte at gaa imellem S. og Bugserbaaden, men tørnede herved med sin Bb.s Bov mod S. Bb.s Side agter. Ved Kollisionen fik S. 3 Plader, 5 Spanter samt Dækslasten beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Finland i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{10}$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Helligpeder d. $\frac{22}{10}$ 24.

S. strandede i taaget Vejr ved Helligpeder. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

300. S/S **Svend Pii** af Kjøbenhavn, 1809 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Jacobstad til Grangemouth med Træ.

Kollideret d. $\frac{18}{7}$ 24 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{8}$ 24.

Se Nr. 121.

301. Sandsuger **Sydhavn** af Kjøbenhavn, 637 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra »Sandbanken« til Norrsundet med 515 m³ Sand.

Grundstødt d. $\frac{23}{6}$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning, dat. Gevle d. $\frac{1}{7}$ 24. Søforklaring i Gefle d. $\frac{4}{7}$ 24.

Kl. 7 Emd. grundstødte S. i usigtbart Vejr paa Grunden S. for Klumpen udenfor Norrsundet. Forskibet blev læk og fyldtes med Vand. Det forsøgte at bringe Skibet flot ved egen Hjælp; men da det maatte befrygtes, at Skibet — hvis det kom flot — ikke kunde flyde, blev Assistance tilkaldt. D. $\frac{24}{6}$ Kl. 7³⁰ Fmd. ankom A/B »Neptun«s Bjergningsdamper »Herakles«, der straks gik i Gang med Bjergningen, som fortsattes de følgende Dage. Efter at S. var blevet tætnet af Dykkere og pumpet læns, blev Skibet d. $\frac{28}{6}$ ført til Norrsundet og fortøjet der. Efter en yderligere Tætning blev S. d. $\frac{30}{6}$ indbragt til Gefle.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter de afgivne Forklaringer antages at være diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

302. S/S **Szterenyi** af Fiume, 3669 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Bandholm med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{5}{9}$ 24 ved Indsejlingen til Bandholm.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{16}{9}$ 24.

Ved Indsejlingen til Bandholm Kl. 8³⁰ Fmd. nægtede S., der havde Lods om Bord, at dreje haardt til Stb. i den gravede Rende. Der blev slaaet Fuld Kraft Bak. Skibet stoppede og begyndte at dreje til Stb., hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Frem. Inden Skibet gik over Stævn, førte Vinden, som var ØSØ., og den udgaaende Strøm det over paa Rendens V.-Kant. Da det viste sig umuligt at komme flot ved egen Hjælp, blev en Bugserbaad Kl. 7³⁰ Emd. tilkaldt. Med Assistance af Bugserbaaden blev S. bragt flot og indslæbt til Bandholm.

303. Ff. **Søløven** af Kjøbenhavn, 40 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Træ. Paa Rejse fra Siglufjord til Gøteborg med Sild og Olie.

Havareret i November 24 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Gøteborg d. $28/11$ 24.

Under en Storm d. $21/11$ og $22/11$ fik S. af Søerne slaaet Stb.s Side af Styrehuset ind, Redningsbaaden knust, en Lugebom brækket, Kompashuset, 3 Tdr. Sild, 20 Vandfade samt 11 tomme Oliefade skyllet over Bord.

304. S/S **Thor** af Sønderborg, 194 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sønderborg med 155 Tons Stykgods.

Kæntret og forlist d. $28/6$ 24 i Sundet; 11 Omkomne.

Søforhør i Sønderborg d. $5/7$ og $9/10$ 24. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/8$ og $2/9$ 24.

Kl. 4 Emd. afsejlede T. fra Kjøbenhavn. Med Skibet fulgte 17 Passagerer. Skibet, der var lastet saa dybt, at Hoveddækket agter om Bb. var under Vand, fik, da det kom ud i Drogden, en Del Slagside til Bb. Da der — dels herved og dels som Følge af, at Skibet efter at have passeret Dragør fik krap Sø (det blæste frisk Kuling af NV.) — strømmede Vand ind gennem Bb.s Lænseport agter, der var aaben, forsøgte det at lukke Lænseporten. For at kunne gøre dette uden at blive vaad anmodede Styrmanden Føreren, der opholdt sig i Styrehuset, om at løbe Skibet i Vinden og mindske Fart. Dette skete ogsaa, idet Skibet drejedes Stb. over. Da Skibet imidlertid faldt mere og mere over til Bb., forsøgte det at rette det op ved at skifte Roret, men umiddelbart efter faldt Skibet helt over paa Siden og begyndte at synke. En Del af de ombordværende faldt straks i Vandet, medens det lykkedes nogle at komme op paa Skibssiden, hvorfra de sprang i Vandet med forskellige Flydemidler, kort før Skibet sank. Fra Damperne »Halfdan« af Kjøbenhavn og »Svanen« af Halmstad, der straks var ilet til Hjælp, sattes Baade i Vandet, hvorved det lykkedes at redde ialt 15 af T.s Passagerer og Besætning.

Anni. 1. De omkomne var: Skibsfører Lorenzen, Maskinmester Clausen, Kok Spange og Fyrbøder Hornegger samt af Passagererne Toldassistent Petterson og dennes Barn, Grosserer Carøe og Spejderne Skotte Sjøsted, Wilh. Nielsen, Kaj Mulvad Jørgensen og Folmer Jensen.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset var, at Skibet som Følge af Overlastning var i usødygtig Stand.

305. S/S **Tjaldur** af Kjøbenhavn, 795 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Riga.

Kollideret d. $18/12$ 24 i Rigas Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/12$ 24.

Ved Middagstid ankom T. til Riga og manøvrerede for langsom og stoppet Maskine ind mod Toldboden. Da Slæbebaaden »Kodemo« nærmede sig T.s Stb.s Bov for at faa en Slæbetrosse, udvikledes fra K. saa stærk Røg, at hverken Føreren eller Lodsens i T. kunde se forud. K. var imidlertid kommet tværs for Boven af T., der til Trods for, at Maskinen, da Kollisionsfaren opdagedes, kastedes Fuld Kraft Bak, tørnede saa haardt mod Slæbebaaden, at denne kæntrede og sank. Det lykkedes at bjerge to Mand af K.s Besætning, medens den tredie ombordværende omkom.

306. S/S **Tove** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Valencia i Ballast.

Havareret d. $22/1$ 24 i Middelhavet.

Indberetning til Board of Trade, dat. Gibraltar d. $23/1$ 24. Søforklaring i Gibraltar d. $26/1$ 24.

D. $21/1$ Kl. 5⁵⁵ Emd. passeredes Europa Pt. i 1,5 Sm.s Afst. Derfra styredes retv. N76°Ø. Kl. 7³⁰ Fmd. d. $22/1$ saas højt Land $1\frac{1}{2}$ Str. om Bb., som antoges for at være Kysten ved Sabinal. Vejret var let diset. Kl. 7⁵⁵ Fmd. saas pludseligt lavt sandet Land tværs om Bb. i ca. 1 Sm.s Afst. Kursen blev straks ændret til misv. ØSØ. $1\frac{1}{2}$ Ø.; men inden Skibet var kommet paa Kurs, stødte det haardt med Bb.s Forskib, og det mærkedes, at Skibet skurede over en haard Genstand. Maskinen blev straks stoppet, og der loddedes 6 Fv. Vand. Det viste sig, at der over den flade Strand laa Dis, og dette kunde ikke skelnes fra Vandet. Skibet, som blev. beskadiget ca. 1 m under Vandgangen om Bb., gik tilbage til Gibraltar.

Anm. Det formodes, at T., hvis gissede Plads var 36°33'3 N. Brd. 2°57' V. Led., er stødt paa et Vrag, som ligger paa 36°41' N. Brd. 2°49'5 V. Lgd.

307. S/S **Transvaal** af Kjøbenhavn, 4395 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kobe til Seattle i Ballast.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $7/5$ 24.

Søforklaring i Kobe d. $11/7$ 24.

Kl. 5 Emd., da Besætningen var beskæftiget med at tildække Lagerne, faldt Sømand Sing Chin Deng ned i Lasten, fordi han traadte paa en løs Luge. Skibet gik straks tilbage til Kobe for at faa Lægehjælp, men den forulykkede døde, før Lægen kom.

308. 3^m Sk. **Triton** af Marstal, 167 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Setubal (Portugal) til Newagissey Cornwall med Salt.

Sprunget læk og sunket d. $19/10$ 24 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Gibraltar. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $5/11$ 24. Forlisanineldelse, dat. Marstal d. $9/1$ 25.

T. afgii fra Setubal d. $29/9$ D. $7/10$ Kl. 4 Emd. opdagedes det, at Skibet trak ca. 5" Vand i Timen. D. $8/11$ aabnedes Forlugen, og man saa, at en Del af Lasten var svundet bort. Fra d. $17/10$ til d. $18/10$ lækede Skibet mindre, men d. $18/10$ maatte der stadig pumpes, og ved Vagtskifterne maatte begge Pumper i Gang for at faa Skibet læns. D. $19/10$ fra Kl. 4 Fmd. til Kl. 7³⁰ Fmd. pumpede 3 Mand uafbrudt, men kunde ikke faa læns. Hele Mandskabet blev sat til at pumpe, men trods uafbrudt Pumpning steg Vandet ca. 6"

i Timen. Det blev derefter i Skibsraad besluttet at forlade Skibet, hvilket skete Kl. ca. 12 Md. Kl. ca. 3 Emd. sank T. Besætningen blev taget om Bord i engelsk Dampner »Rhexenor« og landsat i Gibraltar.

Anni. Vejret havde under hele Rejsen været godt.

309. S/S **Trude** af Stelion, 999 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Arendal til Stelion med Malm.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 24 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{8}{12}$ 24.

Kl. 8 Emd. grundstødte T. i taaget Vejr ca. 1 Sm. V. for Højen. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

310. S/S **Uffe** af Kjøbenhavn, 1869 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Dieppe med 1000 Stdr. Træ.

Mistet Dækslasten, havareret d. $\frac{10}{9}$ 24 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{17}{9}$ 24.

Under haard Storm af NV. tog U. Kl. 2 Emd. en Braadsø over Fordækket. Denne knækkede Dækslastsurringer og Støtter og tog en Del Dækslast over Bord, hvorved Skibet fik Bb.s Slagside. En Del af Dækslasten blev lempet over Bord for at rette Skibet op. Efter afholdt Skibsraad besluttedes at gaa til Frederikshavn for at faa Dækslasten rettet op. Kl. 4¹⁰ Emd. kom atter en svær Braadsø, som tog en Del af Dækslasten og knækkede Fokkemasten, der blev hængende tværs ud til Bb. For ikke at faa Skruen slaaet itu stoppedes Maskinen, hvorefter Skibet faldt tværs i Søen. Kl. ca. 4³⁰ Emd. gik Dækslasten paa Agterdækket over Bord, og Stormasten faldt ud til Bb. Stormasten og alle 4 Lossebomme med Gods drev langs Skibssiden og slog haardt imod denne. Kl. 5⁵¹ Emd. forceredes Maskinen saa meget som muligt, da der observeredes Land i 2—3 Sm.s Afst. I Løbet af Natten lykkedes det at klare Stormast og Bomme af Vejen. Næste Morgen observeredes flere forskellige Havarier paa det opstaaende. Skibet ankom til Frederikshavn d. $\frac{11}{9}$ Kl. 6 Emd.

311. S/S **Ulf** af Kjøbenhavn, 1313 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{26}{1}$ 24 paa Themsens.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{1}$ 24.

Kl. 5⁴⁰ Fmd. kolliderede U, der havde Lods om Bord, med S/S »Dorothea« af Drammen, der iaa opankret paa Themsens ved Broodnees Pt. Vejret var taaget. U. Iaa med stoppet Maskine og gik langsomt over Stævn med Roret lagt haardt Bb., da D.s Ankerlanterne skimtedes i Taagen paa Bb.s Bov. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Frem, men Skibet drejede ikke og blev af Strømmen ført ned mod D. Straks efter blev Roret skiftet, Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker kastet, men ca. 1 Minut efter tørnede U. med Stævnen mod D.s Stb.s Side. U. fik Stævnen bøjet og brækket ved Kollisionen.

312. 3^m Sk. **Urda** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra London til Conrahs Quay med Jærn.

Paasejlet d. $\frac{24}{2}$ 24 paa Mersey.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{28}{2}$ 24.

Kl. 8³⁰ Emd. opankredes U. paa Liverpool-Bugten mellem Bøjerne C. 10 og C. 11. Vejret var klart og Vinden NV., frisk Kuling. Kl. 11³⁰ Emd. blev U. paasejlet af Ketch »Tryfon«, der af Vind og Strøm var blevet drevet ned mod U., der fik Bovsprydet brækket og iøvrigt led forskelligt Havari paa Forskibet.

313. 4^m Sk. **Valborg** af Mariehamn, 943 Reg. T. Br. Bygget 1918. Paa Rejse fra Grimsby til Kjøbenhavn i Ballast.

Strandet d. $\frac{30}{11}$ 24 paa Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{17}{12}$ 24. Strandingsindberetning, dat. Ringkøbing d. $\frac{26}{1}$ 25.

Kl. 2 Fmd. skulde V. efter Bestikket være ca. 25 Sm. V. for Bovbjerg. Vinden var frisk SØ.lig og Vejret diset og regntykt. Man var i Færd med at gøre Loddet klart, da man pludselig saa en mørk Stribe til Luvart. Roret blev straks lagt op, men kort efter tog Skibet Grunden ved Thorsminde. Da der intet kunde udrettes med Hensyn til Bjergning af Skibet uden Assistance, gik Mandskabet i Land i Skibets Baad. D. $\frac{11}{12}$ Kl. 4³⁰ Emd. blev Skibet bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Grundstødningen skyldes efter det oplyste formentlig usigtbart Vejr og Strømsætning.

314. Ff. **Valkyrien** af Rudkøbing. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hadsund i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Hadsund d. $\frac{24}{4}$ 24.

Kl. ca. 8 Fmd. grundstødte V. i sigtbart Vejr paa Als Rev. Fartøjet blev senere bragt flot ved Assistance af Lodserne.

315. S/S **Vega** af Kjøbenhavn, 1663 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Grangemouth til Danmark med 1905 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{29}{2}$ 24 i Firth of Forth.

Indberetning til Board of Trade, dat. $\frac{5}{3}$ 24. Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $\frac{14}{3}$ 24.

Kl. ca. 10 Emd., da V. under en NV.lig Storm var i Nærheden af Beamer Rock, der skulde passeres om Bb., faldt Skibet pludselig stærkt Bb. over. Roret blev straks lagt haardt Bb., men da Skibet ikke vilde komme tilbage til Kursen, sloges Fuld Kraft Bak til Maskinen. Skibet vedblev imidlertid at dreje Bb. over, og tog kort efter Grunden paa Beamer Rock. V. kom af Grunden med det samme ved at bakke. Da Forpeak og Nr. 1 Tank var blevet læk og hurtig fyldtes, styredes tilbage, og d. $\frac{1}{3}$ Kl. 1¹⁰ Fmd. opankredes V. ved Dods Buoy.

316. M/Ff. **Vejlby** af Harboøre, 19 Reg. T. Br.
Mistet Ankergrejerne d. $\frac{26}{8}$ 24 i Nordsøen.
Søforhør i Lemvig d. $\frac{29}{10}$ 24.
Da man Kl. 7—8 Emd., efter endt Fiskeri paa ca. $56^{\circ}15'$ N. Brd. $6^{\circ}36'$ Ø. Lgd., vilde hive Ankeret hjem, kunde dette kun hæves nogle faa Meter. Da det kunde flyttes i Retningen NV.-SØ., formodedes det at have faaet Hold i et undersøisk Kabel, hvorfor Ankertovet kappedes.

317. Gl. **Veloe** af Amsterdam. Paa Rejse fra Grenaa til Lysekil i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{14}{3}$ 24 ved Læsø.
Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{1}{4}$ 24.
V. grundstødte paa Nordvestrevet; Skibet blev senere taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

318. 3^m M/S **Venus** af Marstal, 379 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.
a) Paa Rejse fra Methil til Kolding med Kul.
Grundstødt d. $\frac{23}{1}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforhør i Kolding d. $\frac{6}{2}$ 24.
Kl. 8 Fmd. løb V. fast i Is udfør Hjelm. Da det viste sig umuligt at komme frem, besluttedes det at holde ind til Grenaa, hvorfor der sattes Signal for Lods. V. styredes nu med sikker Kending for Motoren alene og med langsom Fart mod Grenaa Havn. Da Skibet var ca. $1\frac{1}{2}$ Kbl. fra Havnefyret, grundstødte det i den Ø.lige Side af Indløbet og drejedes rundt med Stævnen mod Strømmen. Kort efter kom Lods en Bord. Kl. 9 Emd. blev Skibet af Isen presset af Grunden og ført N. efter. Da V. var i Fyrlinien til Havnen, blev Ankeret kastet med 35 Fv. Kæde i $3\frac{1}{2}$ Fv. Vand, hvorefter Skibet laa fast. Da Isen stadig var i Drift N. efter, og da Vandet steg, besluttedes det at forsøge at bringe Skibet i Havn. Kl. 11 Emd. blev Ankeret lettet, og Skibet styredes ind i Løbet til Havnen, men grundstødte ca. 1 Kbl. fra Havnefyret. Der blev nu ført en Trosse ind paa Molen. Efter at 40—50 Tons af Ladningen var blevet lægtret d. $\frac{24}{1}$ om Aftenen, lykkedes det d. $\frac{25}{1}$ Kl. 1 Fmd. at bringe Skibet af Grunden og ind i Havnen, hvor der for-tøjedes.

b) Paa Rejse til Danzig i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{10}{5}$ 24 ved Tysklands N.-Kyst.
Tysk Strandingsindberetning, dat. Leba d. $\frac{11}{5}$ 24.
Kl. 11³⁰ Emd. grundstødte V. i taaget Vejr paa en Sandbanke 250 m fra Land ca. $\frac{1}{2}$ Sm. V. for Leba. Skibet blev den følgende Dag bragt flot med Assistance af en tysk Sandsuger. Anm. Aarsagen til Grundstødningen var taaget Vejr og Strømsætning.

319. S/S **Venus** af København, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til West Hartlepool.
Grundstødt d. $\frac{18}{12}$ 24 ved Sveriges S.-Kyst.
Søforhør i København d. $\frac{27}{12}$ 24.
Kl. 12⁵⁶ Emd. grundstødte V. i diset Vejr paa en Stenpulle ved Falsterbo. Ved at arbejde uafbrudt med Maskinen kom Skibet 2 Timer senere af Grunden Medens V. stod paa Grunden, hørtes Falsterbo Fyrskib i dev. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Forpeak, Nr. 1 Last, Kofferdammen mellem 3. og 4. Tank og Agterbrønden blev læk som Følge af Grundstødningen.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Strømsætning og usigtbart Vejr.

320. S/S **Veratyr** af København, 1435 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Methil til København.
Kollideret d. $\frac{18}{2}$ 24 i Sundet.
Søforhør i København d. $\frac{21}{2}$ 24.
Se Nr. 142.

321. S/S **Virginia** af København, 3754 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Larvik til Blyth med Trælast.
Kollideret d. $\frac{13}{1}$ 24 i Nordsøen.
Søforklaring i Baltimore d. $\frac{11}{2}$ 24.
D. $\frac{13}{1}$ Kl. 3³⁰ Emd. observeredes en Damper med Nødsignal. Skibet, der viste sig at være norsk S/S »Nystrand«, manglede Kul, og da det grundet paa Vejrforholdene viste sig umuligt at forsyne Skibet fra V., ønskede det norske Skib at tages paa Slæb.

Ved Hjælp af en af V.s Baade bragtes Forbindelse i Stand mellem Skibene, men under Manøvre for at holde klar af hinanden, fik V. Slæberen i Skruen, og Skibene blev af Vind og Sø ført mod hinanden, saaledes at N. tørnede V. to Steder og tilføjede sidstnævnte Skib en Del ovenbords Skade. Da Vind og Sø tiltog, og Skruen ikke kunde klares helt, fortsatte V. Rejsen til Blyth efter at have udsendt traadløs Melding om N.s Stilling.

322. B/B **Vulcan** af København, 108 Reg. T. Br.
Kollideret d. $\frac{21}{3}$ 24 i Sundet.
Søforhør i København d. $\frac{24}{3}$ 24.
Kl. 10 Fmd. blev V. sendt ud i Sundet for at assistere S/S »Skogland« af Haugesund gennem Isen til København. S. fulgte i ca. 2 Kabellængders Afst. efter V., da V. løb fast i Isen. Inden Farten kunde tages fra S., løb dette Skib med Stævnen mod V.s Agterende, der blev en Del beskadiget.
Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

323. 3^m M/Sk. **Waldemar Tornøe** af Nykøbing F., 280 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Stubbekjøbing med 400 Tons Superfosfat.

Grundstødt d. $13\frac{1}{2}$ 24 ved Fyens N.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $16\frac{1}{2}$ 24.

D. $12\frac{1}{2}$ Kl. 3 Emd. afgik W. T. fra Fredericia. Der styredes ØNØ. efter med Kending af Land. Kl. $5\frac{1}{2}$ Emd. begyndte Motoren at varme, hvorfor Skibet opankredes udfor Trelde Skov i 17 m Vand. Efter at Motoren var eftersat, forsøgte det d. $13\frac{1}{2}$ Kl. 2 Fmd. at starte Motoren; men da Motoren ikke vilde gaa i Gang, blev Stagfokken sat og Ankrene lettet, hvorefter Skibet styredes SSØ. efter for at komme i Læ i Baaringvig. Kl. 4⁴⁵ Fmd. lykkedes det at faa Motoren i Gang, men umiddelbart efter sprang Pakningen paa agterste Glødehoved. Stb.s Anker blev nu kastet, men idet Skibet svajede op for Ankeret, tog det Grunden med Hælen og faldt derefter langs Grunden, idet det trak Ankeret med 20 Fv. Kæde med sig. Kl. 5¹⁵ Fmd. startedes Motoren paany og ved at manøvrere Frem og Bak, lykkedes det at bringe Skibet flot, men umiddelbart efter grundstødte det igen. Under de fortsatte Forsøg paa at bringe Skibet flot ved Hjælp af Motoren, tømmede Skruen flere Gange mod en haard Genstand i Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, sendtes Styrmanden i Land for at rekvirere Assistance. D. $14\frac{1}{2}$ kom 4 Motorfartøjer langs Siden. Efter at ca. 130 Tons af W. T.s Ladning var lossat over i disse, kom Skibet Kl. 6⁴⁵ Emd. flot, hvorefter det slæbtes til Fredericia af en Lodsbaad. Skibet var tæt, men Skruerbladene var bøjet en Del agter over.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Strømsætning i Forbindelse med et fejltagt Skøn med Hensyn til Afstanden til Land.

324. S/S **Weichsel** af Danzig, 1031 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Danzig med 1360 Tons Chilisalpeter.

Grundstødt d. $30\frac{3}{3}$ 24 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $1\frac{1}{4}$ 24. Strandingsindberetning, dat. Rønne d. $2\frac{1}{4}$ 24.

Kl. 7²⁵ Fmd. passeredes Plantagenet Bøje tæt om. Straks efter blev det tæt Taage, hvorfor der mindskedes Fart. Der styredes ØNØ. Kl. 12 Md. befandt Skibet sig efter Bestikket paa $54^{\circ}53'$ N. Brd. $13^{\circ}31'$ Ø. Lgd. Kl. 4 Emd. loddedes 45 m. Kursen ændredes da til NØ.t.N. Kl. 4³⁰ Emd. loddedes 43 m. Kl. 4⁵⁵ Emd. saas svære Ismasser tæt forude. Maskinen, der gik langsomt frem, blev slaaet Fuld Kraft Bak; omtrent samtidig stødte Skibet flere Gange haardt og blev staaende, som det senere viste sig ca. 2 Sm. N. for Hasle. Da det viste sig umuligt at bakke Skibet af Grunden, og da det paa Grund af høj Sø ikke var muligt at føre Varp ud, blev Dampfløjten benyttet for at tilkalde Hjælp. Kl. 6⁴⁰ Emd. ankom Bjergningsdampere »Rugen«, der Kl. 10⁴⁵ Emd. trak W. af Grunden. W. gik til Rønne for Dykkerundersøgelse.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Taage og Strømsætning.

325. 3^m Sk. **Willemoes** af Marstal, 186 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Carnarvon til Erqui i Ballast.

Strandet og forlist d. $27\frac{1}{12}$ 24 paa Englands V.-Kyst; 1 Omkommen.

Indberetning fra Konsulatet i Liverpool, dat. $1\frac{1}{1}$ 25 med Udskrift af Skibsdagbogen. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg $3\frac{1}{1}$ 25. Forlisansmeldelse, dat. $6\frac{1}{1}$ 25. Indberetning til Board of Trade, dat. $27\frac{1}{12}$ 24.

D. $26\frac{1}{12}$ Kl. 7 Emd., da W. efter Bestikket var 40 Sm. SV. af Smalls Fyr, blæste det op til Storm af SV., hvorfor man besluttede at holde af ind i den irske Kanal. Ved Midnat skulde Smalls Fyr være i Ø., og man styrede da NØ. D. $27\frac{1}{12}$ Kl. 3 Emd. kom et Lys i Sigte, men paa Grund af Regntykning kunde man ikke bestemme, hvad det var. Kl. 3³⁰ Fmd. ændredes Kursen til Ø., idet Lyset blev antaget for at være Tuskar Fyr. Kl. 4 Fmd., samtidig med at der observeredes Land ret for, stødte Skibet og blev staaende ca. 20 Fv. fra Land. Skibet huggede haardt, og Søen brød over det. Kl. 5 Fmd. stod Vandet op i Kahytten. Kort efter blev Styrmanden, Claus Jepsen Bager, skyllet over Bord af en Braadsø. Besætningen søgte nu Tilflugt i Mesanriggen. Kl. ca. 6 Fmd. drev Skibet af Klippen og vendte Forskibet imod Land. Der kom nu intet Vand over Forskibet, medens Agterskibet stadig var under Vand, hvorfor Besætningen tog Ophold paa Bakken. Da det begyndte at blive lyst, gik de ombordværende i Land fra Enden af Sprydet. Det viste sig da, at Skibet var strandet i Freshwater Bay. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen maa efter det oplyste antages at være, at Skibet under de forudgaaende Dages V.lige Storme er blevet forsæt stærkt Ø. over, og at det paa Grund af haardt Vejr ikke var muligt at faa sikker Kending af Fyrene.

326. 3^m M/Sk. **Yrsa** af Fredericia, 120 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Søderhamn til Nakskov med ca. 68 Stdr. Træ.

Grundstødt d. $16\frac{1}{10}$ 24 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Nakskov d. $29\frac{1}{10}$ 24.

Kl. 9¹⁰ Fmd. passeredes Garpen i 2 Sin.s Afstand. Kl. 10⁰⁶ Fmd. passeredes 1 Prik med 2 Balloner paa Grunden Røret, Afstand 2 Sm., Vejret var da noget diset. Kl. 11 Fmd. saas pludselig 1 Prik med 1 Ballon paa Grunden Tummen forude noget om Bb. Motoren blev straks slaaet Bak og Roret lagt Bb., men Skibet tog umiddelbart efter Grunden. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp, lossedes ca. 10 Std. over i en Baad, der var kommet til Stede. Da Skibet stadig ikke kunde komme flot, kastedes ca. $5\frac{1}{4}$ Std. af Dækslasten over Bord, hvorefter Skibet d. $17\frac{1}{10}$ Kl. 6 Fmd. kom flot. Den udlossede Del af Ladningen blev indtaget, og Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen antages at være Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Vageren paa Tummen paa Grund af Soldis ikke rettidigt observeredes.

327. M/Gl. **Zeemeuw** af Groningen, 139 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Aalborg og Løgstør med 200 Tons Chilisalpeter.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 24 ved Jyllands Ø.-Kyst.
 Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $\frac{11}{3}$ 24.
 KL 6⁵⁰ Emd. under Taage, da Z. efter Bestikket skulde være paa Bredgrunden, loddedes 4 Fv. Vand.
 Kl. 7 Emd. grundstødte Z., som det senere viste sig, ca. 0,4 Sm. V. for Kegnæs Fyr. D. $\frac{8}{3}$ Kl. 7³⁰ Emd.
 kom Skibet flot efter ca. 60 Tons af Ladningen var lægtret.

328. M/Jt. **Zephyr** af Marstal, 57 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hornbæk med 12 Tons Havre.

Grundstødt d. $\frac{10}{11}$ 24 ved Sjællands N.-Kyst.
 Søforhør og Søforklaring i Nakskov d. $\frac{17}{11}$ 24.
 Z. grundstødte Kl. 4¹⁵ Emd. ved Indsejlingen til Hornbæk. Kl. 6¹⁵ Emd. kom Skibet flot med Assistance af en Motorbaad. Z., der ingen Skade havde taget, afsejlede til Gilleleje.

329. 3^m Sk. **Ziba** af Pataholm (Sverige), 283 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Pataholm i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 24 ved Lollands Kyst.
 Strandingsindberetning, dat. $\frac{22}{1}$ 25.
 Kl. 3 Fmd. grundstødte Z. under Taage og Snetykning paa Nordre Vensholmshage. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af De forenede Buggerselskaber.
 Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være haard S.lig Strøm i Forbindelse med Taage og Sne.

330. S/S **Øresund** af Helsingborg, 1350 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hull til Helsingborg med 1440 Tons Koks.

Grundstødt d. $\frac{30}{11}$ 24 ved Jyllands V.-Kyst.
 Strandingsindberetning, dat. Ringkøbing d. $\frac{26}{1}$ 25.
 Kl. ca. 2 Fmd. grundstødte Ø. i diset og regntykt Vejr ved Husby. Skibet blev d. $\frac{2}{12}$ bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og fortsatte Rejsen.
 Anm. Den sandsynlige Aarsag til Strandingen angives at være stærk vedvarende Taage, som umuliggjorde Observationer.

331. S/S **Ørnen** af Rønne, 793 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Kjøbenhavn med Stykgods og Passagerer.

Grundstødt d. $\frac{29}{1}$ 24 i Sundet.
 Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{2}{2}$ 24.
 Kl. 7²⁰ Fmd. i diset Vejr saas 3 Kosten S. for Tungen, Afstanden gissedes til 1 Sm. Derfra styredes NØ.t.N. Kl. 7³⁵ Fmd. observeredes 2 Kosten ved Søndre Røse om Stb., der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak, men i det samme tog Skibet Grunden med Agterskibet og blev staaende. D. $\frac{30}{1}$ Kl. 1 Emd. kom Skibet af Grunden ved Hjælp af Bjergningsdamper, efter at det meste af Ladningen var lægtret.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1924 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	17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	17	3
Grundstødning	29	63	—	5	9	7	3	—	9	14	5	1	—	4	2	3	57	97
Kæntring	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Sprunget læk i Søen	10	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3
Forladt synkefærdig	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1
Forskellig Søskade	13	27	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	28
Kollision	33	70	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	34	72
Brand	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Borteblevet	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—
Overbordfald m. m	9	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	8
I alt...	128	179	—	7	9	8	3	—	10	14	5	1	—	5	2	3	157	217

374

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1924 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	17	903	2	395	19	1298
Kæntring	—	—	1	194	1	194
Forladt synkefærdig	5	473	1	2654	6	3127
Kollision	5	400	1	358	6	758
Brand	—	—	1	3324	1	3324
Borteblevet	9	761	—	—	9	761
I alt...	36	2537	6	6925	42	9462

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1924 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	96	13	109
Overbordfald	8	3	11
Andre Ulykkestilfælde	2	5	7
I alt...	106	21	127

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1924** 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	—	1	1	3	—	—	4	5	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	2	2	—	—	4	1	5	—	—	6	10	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	5	4	4	—	13	6	3	—	1	10	23	—	—	—	
Limfjorden	1	2	2	—	5	1	1	—	—	2	7	—	—	—	
Læsø	1	1	—	—	2	1	5	—	—	6	8	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). ..	3	1	—	—	4	1	1	—	—	2	6	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) ..	2	—	—	—	2	3	1	—	—	4	6	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø)	3	5	1	1	10	3	1	—	—	4	14	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) ..	1	2	—	—	3	1	3	—	—	4	7	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grøn- og Ulvsund indbefattet) ...	1	—	—	—	1	4	3	—	—	7	8	—	1	1	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst	—	1	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amager	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Saltholm	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Middelgrund	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	1	1	—	—	2	3	5	—	—	8	10	—	—	—	
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
I alt ...	20	23	9	1	53	27	33	—	1	61	114	—	1	1	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de anførte Søulykker — 374 — i Aaret 1924 større end i Aarene 1923 og 1922, hvor Antallet var henholdsvis 332 og 360, ligesom ifølge Tabel D Søulykkernes Antal i danske Farvande — 114 — er større end i 1923 og 1922, hvor Antallet var henholdsvis 102 og 94.

Forlis m. m. af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1924 gaaet tabt ialt 6 med en samlet Tonnage af ialt 6925 Reg. Tons Brutto. Tabet har været større end i 1923 og 1922, da det udgjorde henholdsvis 3 Skibe med 2287 Reg. Tons Brutto og 3 Skibe med 1248 Reg. Tons Brutto.

Af Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft er ialt 36 gaaet tabt; heraf var 3 over 200 Reg. Tons Brutto.

Brand m.m.

I Aaret 1924 har 3 Dampskibe og 1 Motorskib haft Brand om Bord. I de to Tilfælde maa Aarsagen til Branden antages at være Selvantændelse og i de øvrige 2 Tilfælde er Ilden opstaaet som Følge af uforsigtig Omgang med Ild og Lys.

Endvidere har 3 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I de 2 Tilfælde opstod Branden som Følge af, at en Blæselampe eksploderede i Motorrummet, og i det 3. Tilfælde som Følge af Uforsigtighed Ved Motorens Opvarmning.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i Aaret 1924 indtruffet i 11 Tilfælde mod 19 Tilfælde i 1923 og 12 Tilfælde i 1922.

Af de i 1924 ifølge Tabel C omkomne 127 Personer var de 115 Søfolk.

Danske Søræters Domme eller Udtalelser om Søulykker, danske Skibe, er afgivet i 14 Tilfælde.