

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1931

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

MAJ 1932

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Søfart og Fiskeri

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

Bianco Lunos Bogtrykkeri, A/S, København

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1931.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1931.....	46

1931.

1. M/Sk. **Agiena II** af Groningen, 193 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Hasle med Kul og Koks.

Strandet og forlist d. $25\frac{1}{2}$ 31 ved Bornholms V. Kyst.

Kendelse afsagt af Raad voor de Scheepvaart i Amsterdam d. $9\frac{1}{6}$ 31.

D. $21\frac{1}{2}$ afgik A. II fra Grimsby. D. $24\frac{1}{2}$ Kl. 12 passeredes Kiel F.S., hvorfra Kursen sattes mod Gjedser Rev F.S. Da dette var passeret, styredes misv. NØ.t.Ø. for at faa Kending af Smygehuk. D. $25\frac{1}{2}$ Kl. ca. 4 blev Vejret usigtbart som Følge af Snebyger. Kursen ændredes til misv. Ø. Kl. ca. 10 kom Bornholms Kyst i Sigte. Vejret var stadig usigtbart, idet der laa Dis langs Kysten. Efter Loggen skulde Skibet være ca. 4 Sm. fra Kysten, men Afstanden gissedes mindre. Der holdtes nærmere Land for at faa sikker Kending, og da A. var kommet i Nærheden af Rønne, ændredes Kursen langs Kysten mod Hasle. Kort efter tog Skibet Grunden N. for Rønne og blev kastet ind over Skærene, hvor det blev Vrag. Besætningen blev ved Middagstid bjerget af Redningsbaaden fra Land og landsat i Rønne.

Anm. Ifølge Raad voor de Scheepvaarts Kendelse er Aarsagen til Strandingen unøjagtig og uforsigtig Navigation.

2. M/Sk. **Agnethe** af Mariager, 64 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $6\frac{1}{5}$ 31 i Kjøbenhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $6\frac{1}{5}$ 31.

Kl. ca. 16, medens der lossedes Cement i Sække, greb Lossetangen under Ophivningen fat under Lugekarmen. Ved Kraftpaavirkningen brækkede det store Led i Tampen af Lossewiren, hvorved Lossebommen svippede i Vejret. Lossehjulet, der var hugget i en Sjækkel og muset, sprang herved ud af Sjaklen, idet Mugningen gled udover Hagens Spids, og faldt ned og ramte en Arbejder paa Laaret, der svulmede stærkt op. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Paasejlet d. $8\frac{1}{3}$ 31 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $21\frac{1}{3}$ 31

Kl. ca. 6^{30} , medens A. laa fast i Isen udfor Petroleumslageret, saas M/Sk. »H. C Andersen« af Odense kommende op agter fra med Kurs saaledes, at den vilde passere A. om Stb. I kort Afstand fra A. drejede H. C. A. pludselig Stb. over og umiddelbart efter tørnede H. C. A. imod A.s Bb.s Side, hvorved Jollen blev knust, begge Davider brækkede og Lønningen beskadiget.

Af den af H. C. A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Roret blev last Bb., da A. kom i Sigte. Da Stævnen omtrent var udfor A.s Agterende, tørnedes en stor Isflage, hvorved Skibet mistede Styret og drejede Stb. over. Maskinen, der gik langsomt, kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

4. S/S **Albin** af Riga, 766 Reg. T. Br. Bygget 1891. Paa Rejse fra Riga til London med Stykgods og Træ.

Grundstødt d. $1\frac{1}{11}$ 31 ved Anholt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $28\frac{1}{11}$ 32.

D. $31\frac{1}{10}$ Kl. 20 passeredes Svinbåden Fyrskib i 2 Sm.s Afstand. Kursen, der var misv. NV. $\frac{1}{2}$ V., bibeholdtes. D. $V\frac{1}{11}$ Kl. 1^{30} tog Skibet Grunden paa Anholt NV. Rev og blev staaende. Ved Grundstødningen var Vejret usigtbart. Kl. 5^{30} kom A. flot efter at Dækslasten og en Del af Lasten var kastet over Bord. A. gik ind til Frederikshavn.

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

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

a) Paa Rejse til San Juan.

Grundstødt d. $19\frac{1}{1}$ 31 paa Guadalquivir Floden.

Søforklaring i Koge d. $8\frac{1}{6}$ 31.

Kl. 19^{30} , da A., der havde Lods om Bord, var ud for Puirta-Para Pynten, mistede Skibet pludselig Styret og tørnede Grunden med Stb.s Bov. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og Skibet kom straks flot.

Under Manøvrene med at faa A. ud i Midten af Farvandet, kom Agterskibet tæt mod Flodbredden. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, og Stb.s Anker kastedes, men umiddelbart efter tømmede Agterenden imod Flodbredden, hvorved Roret blev vredet ca. 60°. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at Roret var stærkt beskadedt og at 3 Skruerblade var bøjet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Skibet mistede Styret.

b) Paa Rejse fra Amsterdam til Kolding med Koks.

Grundstødt d. $15/9$ 31 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/9$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $17/9$ 31.

Kl. 3²⁰ befandt A. sig 1,5 Sm. misv. NNV. af Æbelø Fyr. Herfra styredes misv. VSV. indtil Kursen Kl. 3³⁰ ændredes til misv. SV.t.V. Kl. 4¹⁰ tog Skibet Grunden ved Fogsand og blev staaende. Ved Hjælp af Baade fra Land, førtes Bb.s Bovanker agterover som Varp, og Kl. 9⁴⁵ kom A. flot.

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

6. S/S **Ally** af Aalborg, 127 Reg. T. Br. Bygget 1890/1909 af Jern og Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $23/4$ 31 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $23/4$ 31.

Kl. 8¹⁵, medens A. laa ved Vestre Teglgade og lossede Cement, faldt Havnearbejder Julius Nielsen af Kjøbenhavn ned i Skibets Lasterum. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at han var afgaaet ved Døden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

7. M/S **Amerika** af Kjøbenhavn, 10110 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra St. Thomas til Southampton med Stykgods.

Kollideret d. $12/5$ 31 i Kanalen.

Indberetning til Board of Tråde dat. $13/5$ 31.

Kl. 3³⁰, da A. var paa gisset $49^{\circ}35'$ N. Br. $6^{\circ}48'$ V. Lgd., kom et Fiskerskibs Lanterne i Sigte tæt paa Stb.s Bov. Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Da A. var klar af det andet Skib, beordredes Maskinen Halv Kraft Frem. Umiddelbart efter kom et andet Fiskerskib i Sigte klods paa Bb.s Bov. Maskinen blev atter stoppet og Roret lagt haardt Stb., hvorefter Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Kort efter tømmede Fiskekutterens Bovspryd imod A.s Bb.s Side og gled langs denne.

Anm. Søforklaring paa Fiskekutteren, der var fransk, men hvis Navn ikke er oplyst, foreligger ikke.

8. M/S **Andres** af Frederikstad, 160 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Soyaskraa.

Strandet og forlist d. $7/2$ 31 ved Sjællands N. Kyst.

Kl. 22³⁰ grundstødte A. i Snedis paa Sjællands Rev. Skibet blev Vrag.

Strandingsindberetning dat. $18/2$ 31.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Sjællands Rev Fyr blev forvekslet med Schultz-Grund F.S.

9. Ff. **Ane Marie** af Lyngby, 4 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Skagerak.

Brændt og forlist d. $2/1$ 31 i Skagerak.

Søforhør i Hjørring d. $9/1$ 31.

Kl. 7³⁰, da A. M. var paa Fiskepladsen »Revet« 25 Sm. NV.t.V. af Lyngby, stoppede Motoren pludselig. Da Kappen til Motorrummet blev aabnet, viste det sig, at hele Motorrummet stod i Flamme. Da det ikke var muligt at faa Ilden slukket, tilkaldtes en i Nærheden værende Baad »Else« til Assistance, og ved Hjælp af E.s Besætning, blev Ilden slukket. Efter forgæves at have forsøgt at faa A. M., der var fyldt med Vand, lænset, gik Besætningen om Bord i E., der tog A. M. paa Slæb ind mod Lyngby. Under Bugseringen sank A. M. paa 19 Fv. Vand.

Anm. Der er intet oplyst om, hvorledes Ilden er opstaaet.

10. M/Sk. **Anna** af Middelfart, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Middelfart med ca. 66 Tons Kalksten.

Strandet og forlist d. $28/2$ 31 ved Sprogø.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $3/3$ 31.

Strandingsindberetning dat. $3/3$ 31.

Forlisansmeldelse dat. Middelfart d. $14/3$ 31.

Kl. ca. 3³⁰ gik A. gennem Omø Sund. Herfra styredes NV. $1/2$ N. Skibet gik for Motor og med Storsejl og Klyver sat; det blæste en frisk Brise af SØ. Kl. ca. 4⁰⁰ blev det Snetykning, hvorfor Motoren blev sat paa Halv Kraft. Kl. ca. 5¹⁵ tog A. pludselig Grunden ved Sprogø og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at faa Skibet flot, og da Vinden friskede, og A. i Løbet af 1 Time var fuld af Vand, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og indkom til Sprogø Kl. ca. 10. Skibet blev Vrag.

Anm. 1. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at den angivne Kurs NV. $1/2$ N. maatte anses for rigtig. De er af den Mening, at der vilde have været Tid nok til ved rettidig Lodning at blive klar over den tilstedeværende Fare for Grundstødning og ogsaa Tid nok til at dreje Skibet af, saa Grundstødning maaske kunde have været undgaaet.

Anm. 2. Ved Korsør Sørets Dom af $30/9$ 31 er Føreren af A. for det af ham ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

11. M/Gl. **Anna** af Horsens, 49 Reg. T. Br. Bygget af Eg.

Paasejlet d. $23/5$ 31 i Aarhus Havn.

Søforhør i Aarhus d. $28/5$ 31.

Kl. ca. 16^{1/2} blev A., der laa fortøjet i Slippen, paasejlet af amerikansk S/S »George Peirce«, der manøvreredes ud af Slippen. Lodsens i G. P. har under Søforhøret oplyst, at G. P. under Manøvrerne havde en Bb. Trosse fastgjort i Bunden af Slippen og en Slæber forude; ved Hjælp af Bb.s Trosse blev Skibet halet saa langt V. over som muligt, idet Vinden var V.lig og der var meget ringe Plads mellem to Dampere, der laa fortøjet længere ude. Lodsens regnede med, at Vinden vilde holde G. P. klar af A., hvilket imidlertid ikke skete, fordi der blev hevet lidt for længe paa Bb.s Trosse. A. fik ved Paasejlingen en Del ovenbords Skade.

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

Anm. 2. Et af Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at han ansaa det for uforsvarligt af Havnevæsenet at beordre, at et Skib saa stort som G. P. skal føres ud af Slippen, naar der ligger en Damper paa hver Side af denne.

12. M/Gl. **Anna Drost** af Faaborg, 54 Reg. T. Br. Bygget 1847/1889 af Eg. Paa Rejse fra Stettin til Bagenkop med Briketter.

I Mand afgaaet ved Døden som Følge af Forgiftning d. 13/6 31 i Swinemünde.

Søforhør i Rudkøbing d. 7/7 31.

Kl. 6⁴⁵, medens A. D. laa fortøjet i Swinemünde, opdagedes det, at Mandskabet — 2 Mand — laa bevidstløse i Køjerne i Lukafet. Der tilkaldtes straks Hjælp og i Løbet af ca. 1 Time lykkedes det at kalde den ene Mand til Live, medens den anden — Ungmand Søren Aakjær Valdemar Jensen af Nørre Tranders — afgik ved Døden.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at der fra Lasten er kommet giftige Gasarter ind i Lukafet, hvis Kappe — trods gentagne Advarsler — var lukket tæt til.

13. M/S **Anna Mærsk** af Svendborg, 5722 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Batoum.

Maskinen havareret d. 19/12 31 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/2 32.

Kl. 4⁵⁵ hørtes en hvislende Lyd i Stb.s Kedels Bb.s Fyr. Stb.s Fyr var slukket, og der blev lukket for Bb.s Fyr. Det viste sig, at der ingen Vand var paa Kedlen. Et Eftersyn viste, at Bb.s Kammer havde faaet en Del Sammentrykning paa Toppen foroven paa Bagpladen samt ubetydeligt paa Svøbet, og at 2 Støttebolte i Bagpladen var trukket delvis ud.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

14. S/S **Anna Vasselækens** af Piræus, 3040 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Odense med Parts-ladning Oliekager.

Grundstødt d. 15/2 31 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning paa Fyens Hoved d. 15/2 og i Kerteminde d. 17/2 31.

A. V. grundstødte om Morgenen ved Fyens Hoved. Skibet blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

15. M/S **Annam** af Kjøbenhavn, 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Schiedam.

Grundstødt d. 19/1 31 paa Scheldefloden.

Søforklaring i Rotterdam d. 21/1 31.

Kl. 21¹⁰ skiftedes Lods ved Vlissingen. Kl. 21⁴⁰ kort efter at Bøje No. 8 var passeret, mistede A. Styret og svingede Stb. over, hvorved Skibet tog Grunden i Farvandets N.-lige Side og blev staaende. Kl. 22⁰⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til at A. mistede Styret maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Skibet havde for lidt Vand under Kølen.

16. M/Jt. **Anni** af Kiel, ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Amsterdam til Herthas Flak med Sprit. Strandet og forlist d. 9/10 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Telegram fra engelsk S/S »Coatsworth« d. 8/10 31.

Telegram fra Thyborøn dat. 9/10 31. Indberetning fra Redningsdamperen »Vestkysten« dat. 9/10 31. Strandingsindberetning dat. 10/10 31.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 4/11 31.

D. 7/10, da A. var i Nærheden af Horns Hev F.S. sprang Skibet læk, hvorfor baade Haand- og Motorpumpen holdtes gaaende. D. 8/10 blæste det op til en VNV.-lig Storm. Da der var Fare for, at Fartøjet vilde synke, begyndte man at kaste Lasten over Bord samtidig med, at der blev sat Nødsignal, og Kl. 18²⁵ blev Besætningen optaget af engelsk S/S »Coatsworth« 14Sm. V.t.S.af Lodbjerg Fyr. D. 9/10 Kl. 7³⁰ drev A. i Land ved Stenbjerg søndre Strand. Skibet blev Vrag.

17. Kuf **Antje** af Hamburg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamburg.

Grundstødt d. 8/11 31 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 9/11 31.

Kl. 16 grundstødte A. i sigtbart Vejr paa Vallegunden. D. 9/11 Kl. 9⁰⁰ kom Skibet atter flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at der styredes inden om Kosten paa Vallegunden.

18. S/S **Aslaug** af Kjøbenhavn, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Preston med Træ.

Tørnet Kajen d. 24/8 31 i Preston.

Indberetning til Board of Trade dat. $25/8$ 31.
 Kl. 21⁵⁵, medens A. under Assistance af Lods var under Indsejling til Havnebassinet i Preston, lystrede Skibet ikke Roret og tørnede med Stævnen imod Havnemolen. A. fik Stævnen beskadiget.
 Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være Understrøm.

19. M/Gl. **Astrid** af Hejls, 60 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalundborg til Præstø med Superfosfat.

Grundstødt d. $22/12$ 31 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $23/12$ 31.

Kl. 6³⁰ grundstødte A. ved Omøs SV.-Pynt. Kl. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Helholm og Omø Fyr.

20. M/Gl. **Barbara** af Hamburg, 113 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Karlskrona med 151 Tons Briketter.

Strandet og forlist d. $10/1$ 31 ved Bornholms SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. d. $6/2$ 31.

Kl. 21³⁰ under en haard SV.-lig Kuling med Snetykning strandede B. ved Arnager. Besætningen blev bjerget af Rønne Redningsvæsen. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning og Snetykning.

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

Tørnet Kajen d. $18/7$ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/7$ 31.

Kl. ca. 7 forhalede B. fra Kristiansgade til Kuldepotet paa Refshaleøen assisteret af S/S »Askø«, der kvitteredes ved Knippelsbro. Skibet, hvis Dybgang var $9\frac{1}{2}'$ For og $17'$ Agter, fortsatte for egen Maskine. Da B. var ca. 100 m fra Kuldepotet, blev det varskoet, at Skibet skulde svaje med Forenden V. efter. Der blev slaet Halv Kraft Bak og umiddelbart efter 2 Gange Fuld Kraft Bak samtidig med at Roret lagdes Bb. Skibet lystrede dog ikke Roret og løb med Stævnen mod Kajen. Ved Paasejlingen blev Kajen stærkt beskadiget og B.s Stævn revet op ved Vandgangen.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

22. S/S **Benedikt** af Kjøbenhavn, 337 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Guldborg L.

Paasejlet Bolværket d. $5/11$ 31 i Guldborg L.

Søforhør i Nykøbing F. d. $5/11$ 31.

Kl. 7⁵⁵ under Manøvrerne med at lægge til Anlægsbroen, tog Strømmen, der var indgaaende, Styret fra Skibet. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev stukket i Bund, men inden Farten var taget af B., tørnede Skibet med Stævnen og Stb.s Bov den N.-lige Vinge af Anlægsbroen, der blev beskadiget paa en Længde af ca. 4 m.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

23. S/S **Benwood** af Christianssand. Paa Rejse fra Odessa til Odense med Hvede.

Grundstødt d. $4/1$ — $5/1$ 31 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning d. $5/1$ og $7/1$ 31.

Natten mellem d. $4/1$ og $5/1$ under en Snestorm grundstødte B. paa Lillegrunden. D. $6/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

24. M/Ff. **Bertha** af Nakskov. Paa Rejse fra Nakskov til Fiskeplads i Smaalandsfarvandet.

Strandet d. $9/7$ 31 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. Vejrø d. $9/7$ 31.

Kl. 7 drev B. under en orkanagtig V.-lig Storm med begge Ankre i Land paa V.-Siden af Vejrø. D. $10/7$ blev Fartøjet bragt flot.

Anm. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr.

25. Ff. **Bethel** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen

Paasejlet d. $18/12$ 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $11/1$ 32.

D. $17/12$ Kl. ca. 18 opankredes B. 3—4 Sm. Ø. for Vyl F.S. D. $18/12$ Kl. ca. 3³⁰, medens Vagtsmanden opholdt sig i Lukafet, mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at en Kutter — Ff. »Merry« af Esbjerg — laa for B.s Bov, der var beskadiget saavel paa Stb.s som Bb.s Side. M.s Skrue havde fisket B.s Ankergrejer, hvorfor man lod disse gaa. Da Skibene var fri af hinanden opankredes M., og B. blev fortøjet til M.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. d. $18/12$ Kl. ca. 1 passerede Esbjerg Barre, hvorfra der styredes V. Føreren overlod nu Vagten til Bedstemanden. Vejret var fint og sigtbart. Kl. ca. 3 gik Bedstemanden ned for at se til Motoren, hvorefter han gik ned i Lukafet. Rørgængerens, der var alene paa Dækket, saa B., som han antog for at være Vyl F.S., ret forude. Da Skibene var tæt paa hinanden, blev han klar over, at det var en Ankerligger; Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter fiskede M.s Skrue B.s Ankergrejer, hvorved Motoren gik i Staa, hvorefter B. løb med Bb.s Bov op i M.s Hæk, der blev beskadiget.

26. S/S **Betty Mærsk** af Svendborg, 2357 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Savannah til Glasgow med Stykgods.

a) Brand om Bord d. $28/8$ 31 paa Savannah-Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $14/9$ 31.

Kl. ca. 18 — ca. 2^{1/2} Time efter at B. M. var afgaaet fra Savannah — saas Røg fra Ventilatorerne til Nr. 1 Last. Lugerne til Lasten blev straks taget af og det viste sig, at der var Ild imellem nogle Sække indeholdende Ler. Ilden blev straks slukket.

Anm. Aarsagen til Ildens Opkomst er ubekendt.

b) Grundstødt d. 13/9 31 ved Skotlands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. 14/9 31.

Kl. 11⁴⁰, da B. M., der havde Lods om Bord, var 3/4 Sm. fra Shieldhall Dock, Clyde, mistede Skibet Styret. Ugattet Stb.s Anker kastedes og 30 Fv. Kæde blev stukket ud samtidig med at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., tog Skibet Grunden. Skibet kom straks efter flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til at Skibet mistede Styret angives at være Skruevandet fra en Damper, der lige havde passeret B. M.

27. S/S Bille af Hamburg.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. 19/5 31 i Kjøbenhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 19/5 31.

Kl. 10⁴⁵ under Losning af Koks, faldt Havnearbejder F. V. Petersen af Hvidovre ned i Skibets Last- rum. I en tilkaldt Ambulance blev den paagældende kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

28. S/S Birgit af Esbjerg, 1971 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Hamburg i Ballast.

Kollideret d. 5/11 31 paa Schelde Floden.

Søforklaring i Hamburg d. 10/11 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 30/1 32.

Kl. 18⁵⁰ afgik B. fra Slusen i Antwerpen, assisteret af Lods. Det blæste en S.-lig Brise med Regn og Regndis. Der styredes med vekslende Fart efter Lodsens Anvisning. Kl. 20⁵⁰ blev Disen tættere, hvorfor forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, Kl. 20⁵⁸ nærmede B. sig en medgaaende Damper, hvis Agterlanterne havde været i Sigte forude. B.s Fart blev reduceret, og Kl. 21⁰² blev Maskinen stoppet. Kl. 21¹⁰ beordredes Maskinen Meget Langsamt Frem. Umiddelbart efter saas en Damper — S/S »Argenfels« af Bremen — kommende op agter fra, og da der syntes Fare for en Kollision, beordredes B.s Maskine Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede A.s Bb.s Bov imod B.s Stb.s Laaring. B.s Maskine blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Begge Skibe faldt langs Siden af hinanden, hvorved A. tørnede imod B.s Stb.s Side ved Agterrigningen og midtskibs. Efter Kollisionen opankredes B., der havde faaet en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

29. S/S Birgitte af Kjøbenhavn, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) paa Rejse fra Cartagena til Alicante.

Kollideret d. 24/2 31 i Middelhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 11/6 31.

Kl. 1¹⁵ passeredes Taborca Island Tværs om Bb., Afstand 3 Sm. Log. 34. Kursen ændredes fra retv. N. 21° Ø. til retv. N. 19° V. Kl. 1⁴⁵ bjærgedes Loggen, der viste 40. Kl. 1⁵⁵ kom en svag grøn Lanterne i Sigte ca. 1 Str. om Bb. Umiddelbart efter hørtes Lyden fra en Motor, der var i Gang. Det modgaaende Skib, der senere viste sig at være Ff. »Francisca« af Villajoysa, førte ingen Toplanterne, og det kunde ses, at Fartøjet gik for Motor alene. B.s Kurs og Fart blev bibeholdt. Kl. ca. 2⁰⁸ da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede F. imod B.s Bb.s Bov. Efter Kollisionen drejedes B. rundt, og F.s Mandskab kom om Bord i B. Kl. 2⁴⁵ sank F., der var fortøjet langs B.s Side.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Las Palmas.

Sprunget læk d. 25/4 31 i Biskaya; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. 2/6 31.

Under en NV.-lig Storm, da B. var ca. 400 Sm. fra Falmouth, opdagedes en mindre Lækage under Kedlerne. B. søgte ind til Falmouth for Reparation.

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

1 Mand kommet til Skade d. 1/10 31 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 19/10 31.

Da den paa Udkig værende Mand Kl. 22 skulde forlade Bakken, tog han i Mørket en forkert Retning mod Trappen. Da Søen havde bortrevet en Del af Gelænderet rundt Bakken, styrtede den paagældende ned paa Dækket, hvor han blev liggende bevidstløs. Den paagældende blev, da Skibet passerede Kjøbenhavn, bragt paa Hospitalet.

31. S/S Bothal af Kjøbenhavn, 1665 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Kjøbenhavn med Kul.

Kollideret d. 14/5 31 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 23/6 31.

Ca. 15 Minutter før B. skulde være ved Holtenau Sluse kom en modgaaende Damper, hvorfor der blev slaet Langsamt til Maskinen. Da Skibene var ca. 100 m fra hinanden, drejede den modgaaende Damper — S/S »Carl Rehder« af Hamburg — pludselig Bb. over. B.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev

tilkendegivet ved 3 korte Toner i Dampfløjten, og samtidig blev Folkene kaldt agterover. Kort efter tørnede C. R. med sin Stævn haardt mod B.s Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget. B. fortsatte til Holtenau.

Anm. Søforklaring fra C. R. foreligger ikke.

32. S/S **Broholm** af Kjøbenhavn, 1350 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Kollideret d. $12/12$ 31 i Algier.

Søforklaring i Algier d. $13/12$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $23/1$ 32.

Kl. 14^{30} , medens B. laa fortøjet paa anvist Plads, sprængte en paa B.s Bb.s Side liggende Damper — S/S »Ceres« af Rouen — under en orkanagtig Byge sine Agterfortøjninger. C.s Agterskib drev ned mod B.s Bb.s Bov, hvorved B. fik en Del ovenbords Skade. C.s ene Skruerblad fiskede B.s Ankerkæder, hvilket forarsagede, at B. drev ned mod de paa Stb.s Side liggende Dampere. Ved Hjælp af Lods og 2 Slæbebaade blev B. manøvreret ud under den nordre Mole, hvor der opankredes for begge Ankre.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

33. M/Sk. **Camilla** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Als til Rønne med Strandskaller.

Strandet d. $9/7$ 31 ved Vejrø.

Strandingsrapport dat. Vejrø d. $9/7$ 31.

Kl. 7 drev C. under en orkanagtig V.-lig Storm med begge Ankre i Land paa V.-Siden af Vejrø. D. $11/7$ blev Skibet bragt flot.

Anm. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr.

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

Kollideret d. $29/4$ 31 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/5$ 31.

Kl. 8^{15} passeredes 2 Kosten paa Svalerumpen tæt om Stb., og Kursen ændredes til SSØ. Vejret var taaget, og C. gik for reduceret Fart samtidig med, at forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Umiddelbart efter Kursændringen hørtes Taagesignal fra en Ankerligger forude om Stb., og Farten blev yderligere reduceret. Kl. 8^{20} kom et Skib, der formodedes at være en Ankerligger, i Sigte forude om Stb., og Roret blev lagt haardt Bb. Umiddelbart efter drejede det andet Skib, der senere viste sig at være M/Gl »Delphin III« af Hamburg, og som var let, Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaelig, kastedes C.s Maskine Fuld Kraft Bak. Det lykkedes imidlertid ikke at faa Farten taget fra C., hvis Stævn tørnede imod D. III.s Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik C. Stævnen bøjet lidt Bb. over og D. III fik betydelig Skade over Vandlinien. Efter Kollisionen ledsagede C. D. III ind til Kjøbenhavn.

Af den af D. III.s Besætning aflagte Søforklaring fremgaar, at D. III, der var paa Rejse fra Gdynia til Randers med Rug, Kl. 7^{40} passerede Knollen Lysbøje tæt om Stb. Herfra styredes misv. NNV. $1/4$ V. mod 3-Kosten N. for Nordre Røse. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 8^{07} havdes 3-Kosten i ca. 30 m.s Afstand om Bb., og Kursen ændredes til misv. N.t.V. $1/2$ V. Kort efter hørtes en Dampers Taagesignal forude om Bb. Taagesignalet blev besvaret, og D. III.s Motor holdtes gaaende ganske langsomt. Det modgaaende Skib, der senere viste sig at være C., kom nu i Sigte forude om Bb. i ca. 300 m.s Afstand. D. III.s Rør blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Taagehornet. Da D. III var drejet nogle Streger, drejede C. pludselig Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaelig, kastedes Motoren Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er dels, at man i C. ikke har hørt D. III.s Taagesignal og derhos undlod at stoppe Maskinen, da Ankerliggerens Taagesignal hørtes, dels at D. III befandt sig i Farvandets vestlige Side og derhos undlod at stoppe Maskinen, da C.s Taagesignal hørtes.

35. S/S **Christina** af Andros, 3437 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Randers til Aarhus med Restladning Byg.

Kollideret d. $2/10$ 31 paa Randers Fjord.

Søforklaring i Aarhus d. $7/10$ 31.

Kl. 14^{45} afgik C. fra Randers assisteret af Lods. Det blæste en frisk S V.-lig Kuling og Strømmen var udgaaende. Da C. ved Snedkerholmen skulde passere en Bugserbaad »Stettin«, der laa fortøjet udenpaa en Pram, kastedes Bb.s Anker for hurtigt at faa C. drejet Bb. over. C. tørnede imidlertid med Stb.s Side imod S., hvorved C. fik en mindre Bule et Stykke fra Stævnen.

36. S/S **Cimbria** af Randers, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $7/1$ 31 paa Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/1$ 31.

Kl. 13^{20} afgik C. fra Randers. Da C. var i Nærheden af den trigonometriske Station paa Romalt Bakker saas en modgaaende Damper liggende stoppet i Løbets S. Side. C., der havde Stb.s Anker ude og som gik for Langsom Fart, blev holdt i Løbets N. Side. Da C. var i Nærheden af Damperen, der senere viste sig at være S/S »Eleni G. Embricios« af Andros, mistede Skibet Styret og skar Bb. over. Roret blev lagt Stb. og Maskinen beordret Halv Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede C.s Agterskib imod E. G. E. Stb.s Side og skurede langs denne. C. fik ved Kollisionen Daviderne til Stb.s Redningsbaad bøjet.

Anm. Søforklaring fra E. G. E. foreligger ikke.

37. Ff. **Clausens Minde** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads ved Samsø til Oslo med Fisk.

Kollideret d. $17/9$ 31 paa Oslo Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $1/10$ 31.

Kl. ca. 2⁴⁵, da C. M. var i Nærheden af Ildjærnsflu F.S., der havdes forude om Bb., gik Føreren, der var alene paa Dækket, ned for at smøre Motoren. Vejret var stille og sigtbart. Da Føreren efter ca. 3 Minutters Forløb atter kom paa Dækket, saas Fyrskibet ret forude, og inden Føreren fik ændret Kursen, tørnede C. M. imod Fyrskibets Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget. Ved Kollisionen blev C. M.s Stævn beskadiget.

Anm. 1. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at Føreren overlod Skibet til sig selv.

Anm. 2. Under $18/2$ 32 har Føreren ved Frederikshavn Købstad m. v. Ret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 75 Kr. for det af ham ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold.

38. Lgt. **D. F. D. S. II** af Kjøbenhavn, 342 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Åhus med Majs.

Rørt Grunden d. $5/2$ 31 ved Sveriges Ø. Kyst.

Svensk Indberetning dat. $7/2$ 31.

Kl. 18, da D. F. D. S. 11 var ca. 300 m fra Åhus Havns S.-lige Molehoved, løb Bugserbaaden fast i Isen. Lægteren lod Ankeret gaa, og medens Lægteren svajede op for Ankeret mærkedes det, at Agterenden rørte Grunden.

39. Ff. **Dagny Olesen** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Januar 1931 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $27/2$ 31.

Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $2/5$ 31.

D. $14/1$ afgik D. O. fra Esbjerg. Da der intet siden er hørt til Skibet og der i Tiden $16/1$ — $17/1$ og $26/1$ — $27/1$ blæste en Storm, hvorefter forskellige Vragrester hidrørende fra Kutteren drev i Land, maa denne antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Holger Olesen, Fiskerne Christian Slot Olesen, Arne Marius Olesen og Sigurd Henry Jørgensen, alle af Esbjerg.

40. M/Ff. **Dan** af Dalsgaard, 5 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sønderborg til Sandbjerg med ca. 400 kg Torsk.

Kollideret d. $8/1$ 31 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $24/1$ 31.

Kl. ca. 20⁴⁰, da D., der kun førte en klar Lanterne paa Styrehuset, var i Nærheden af Møllehoved, kom en klar Lanterne i Sigte ca. 3 Str. om Bb. Lanternen blev antaget for et Lys i Land, indtil Afstanden til den var ca. 50 m. Roret blev da lagt haardt Stb., men umiddelbart efter ramte det andet Skib, der viste sig at være M/Ff. »Hvalen« af Rudkjøbing, D.s Bb.s Side udfor Motorrummet. D.s Mandskab kom om Bord i H., og D. sank i Løbet af et Par Minutter.

Ifølge den af H.s Besætning afgivne Forklaring kom D.s Lanterne i Sigte ca. $1\frac{1}{2}$ Str. om Stb.; men da den blev antaget for en Ankerlanterne, blev Kurs og Fart bibeholdt. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, blev det klart, at D. var under Fart; Roret blev da lagt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at D. ikke førte forskriftsmæssige Sidelanterner.

Anm. 2. Ved en under $9/3$ 32 af Sønderborg Købstad m. v. Sørensen afsagt Dom blev D.s Fører i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 40 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

41. 3^m M/Sk. **Dana** af Svendborg, 127 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr.

Kollideret d. $7/5$ 31 i Kristiansand Havn.

Søforklaring i Kristiansand d. $9/5$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $18/9$ 31.

Kl. ca. 7 forhales ved egen Maskine fra Toldbodbroen til Kristiansands mekaniske Værksted. Da Skibet var omtrent Tværs af Kommunebroen, bakkede S/S »Skagen« af Kristiansand ud fra denne. Da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes D.s Maskine Bak, men umiddelbart efter tørnede S. imod D., hvorved Kranbjælken og 3 Støtter brækkede og Lønningen blev ødelagt.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

42. M/Sk. **Dania** af Aalborg, 69 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing S. til Aalborg, tom.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $2/9$ 31 i Limfjorden.

Indberetning fra Politiet dat. $15/9$ 31.

Kl. ca. 19, da D. befandt sig udfor Bredhage, bjærgedes Sejlene. Under Arbejdet med at beslaa Jageren brækkede Fodperten ene Bændsel, hvorved Matros Axel Petersen af Øster Sundby faldt over Bord. Skibet manøvreredes hen til den overbordfaldne, der saas i Vandet ca. 200 Fv. agterude, og ved Hjælp af en Redningskrans, der var stukket paa en Line, blev han bjærget om Bord. Det viste sig, at Matrosen var blevet slaaet af Skruen, hvorved det ene Ben var brækket og begge Ben havde faaet nogle Saar. Ved Ankomsten til Aalborg blev den Tilskadekommande bragt paa Hospitalet, hvor han den $6/9$ afgik ved Døden som Følge af Blodforgiftning.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte. Det er i Sagen oplyst, at Bændslerne paa Fodperten var eftersat ca. en Maaned for Ulykken skete.

43. M/S Danmark af Kjøbenhavn, 10517 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Baton Rouge til Nyborg med Petroleum og Benzin.

a) Grundstødt d. $^{12}/_{11}$ 31 paa Mississippi Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{12}/_{12}$ 31.

D. $^{11}/_{11}$ Kl. 21¹⁵ afgik D. fra Baton Rouge med Lods om Bord. Kl. 22 opankredes paa Grund af Taage. D. $^{12}/_{11}$ Kl. 7⁵⁰ klarede Vejret op, og Ankeret blev hevet hjem. Inden Skibet havde faaet Styrefart, blev det af Strømmen ført paa Grund paa en Banke i Floden. Efter ca. en halv Times Forløb kom D. flot ved egen Hjælp.

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

b) Grundstødt d. $^{2}/_{12}$ 31 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{12}/_{12}$ 31.

Kl. 1⁴⁶ passeredes Romsø Fyr i en gisset Afstand af 2 Sm., Log. 15,5. Vejret var diset, og D., der havde Lods om Bord, holdtes i den dybe Rende, idet Ekkoloddet holdtes gaaende. Der styredes retv. S. 2° Ø. Kl. ca. 2¹⁵ havarerede Ekkoloddet. Kl. 2⁴⁶ blev der slaaet Langsamt til Maskinen og kort efter — Kl. 2⁴⁹ — da Loggen viste 25,7, tog Skibet Grunden og blev staaende. Da Vejret klarede af pejledes Nyborg Kirke i retv. S. 71°5 V og Knudshoved Molefyr i S. 19° Ø. Kl. 10⁰⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

44. 3^m M/Sk. Dannebrog af Thurø, 222 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Norrkøping til Stornoway med Træ.

Havareret d. $^{23}/_{12}$ og $^{24}/_{12}$ i Atlanterhavet; mistet Dækslast.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{5}/_{1}$ 32.

Under en haard SV.-lig Storm, medens D. befandt sig i Farvandet mellem Shetlandsøerne og Hebriderne, blev Bb.s Lønning knust og en Del af Dækslasten skyllet over Bord af de svære Søer.

45. S/S Dimitrios Chandris af Piræus, 3346 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Svendborg med Byg.

Grundstødt d. $^{24}/_{3}$ 31 ved Romsø.

Strandingsforretning d. $^{25}/_{3}$ 31.

Strandingsindberetning dat. $^{26}/_{3}$ og $^{28}/_{3}$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{1}/_{4}$ 31.

Kl. 11 opankredes D. C. paa Grund af Taage 2 Sm. af Refsnæs. Kl. 12²⁰ klarede Vejret af, og Rejsen fortsattes. Kl. 13⁵⁵ blev det atter tæt Taage; et Lodskud gav 9 Fv. Vand, og Kursen ændredes mod Romsø. Kl. 14⁰⁵ loddedes 13 Fv. Vand, og Farten blev reduceret. Kl. 14³⁰ hørtes Taagesignal fra Romsø lidt om Stb. Kl. 15²⁰ loddedes 5 Fv. Vand. Roret blev lagt Bb. Kl. 15⁴⁵, da D. C. var drejet 4 Str. Bb. over, tog Skibet Grunden paa Romsø V.-Kyst N. for Revet og blev staaende. D. $^{26}/_{3}$ Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen ved lægteret.

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

46. Ff. Dogger-Bank af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Oktober 1931 i Nordsøen; 3 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{11}/_{1}$ 32.

D. $^{12}/_{10}$ afgik D. B. fra Esbjerg. Nogle Dage senere blev Skibet set paa en Fiskeplads 230 Sm. af Vyl F.S. Da der intet senere er set til Skibet, og da et Skylight fra dette er fundet ca. 70 Sm. SV. for Vyl F.S., maa det antages, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Christen Miltersen Veje af Esbjerg, Bedstemand Jens Johannes Larsen af Hjerting og Fisker Peter Adolf Krabbenhøft af Esbjerg.

47. Ff. Dora af Vestmanhavn, 92 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Borteblevet i September 1931 i Atlanterhavet; 17 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Midvaag d. $^{22}/_{1}$ 32.

Under Fiskeri ved Island er D. borteblevet, og det maa antages, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. Skibet førtes af Jacob Marthin Egholm af Kvalvig og Besætningen bestod af 17 Mand.

48. M/S Dronning Alexandrine af Kjøbenhavn, 1854 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $^{10}/_{2}$ 31 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $^{11}/_{2}$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{5}/_{3}$ 31.

Kl. 11²⁰ passeredes Store Middelgrund tæt om Bb. Herfra styredes retv. S. 31° Ø. Det blæste en SV.-lig Kuling med Regndis. Da der Kl. 13¹⁵ ikke havde været Landkending, blev der slaaet langsamt til Maskinen for at tage Lodskud. Kursen ændredes til retv. S. 29° Ø. Ved Lodskuddet, der gav 6 Fv. Vand, mistedes Loddet, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende som det senere viste sig paa N.-Siden af Møllegrunden udfør Höganäs. Kl. 21²⁷ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere. Da Skibet var kommet flot, viste der sig Lækage i 3 Tankene samt i 1 og 3 Kofferdam.

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

49. S/S **Dronning Maud** af Kjøbenhavn, 1779 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn med Stykgods og Passagerer.

Rørt Grunden d. $16/5$ 31 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/5$, $21/5$ og $30/5$ 31.

Svensk Strandingsindberetning dat. $26/5$ 31.

Kl. 1^{36} passeredes Arkona Fyr i 5,3 Sm.s Afstand. Loggen viste 51. Der styredes retv. N. 39° V., hvilken Kurs bibeholdtes. Vejret var regndiset med Byger. Kl. 4^{25} , da Distancen til Falsterbo Rev F.S., der ikke var i Sigte, var udløbet paa 3 Sm. nær, blev Føreren varskoet. Umiddelbart efter at Føreren var kommet paa Broen, tog Skibet — Kl. 4^{37} — Grunden. Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Da Skibet stadig gik frem gennem Vandet, blev der bakket med langsom Maskine indtil D. M. begyndte at gaa agterover. Der loddedes 5,5 m For, 5,8 m Midtskibs og 5,8 m Agter. Lasterne viste sig at være læns, men No. 3 og 4 Tanke lækede, og da Vandet trængte op gennem Pejlerørene, blev disse lukkede med Træpropper. Kort efter at Skibet havde rørt Grunden, klarede Vejret, og Falsterbo Fyr pejledes i dev. N. $5/8$ V., Måhlappen Baake i dev. NN. $3/8$ V. og Falsterbo Rev F.S. i dev. SV.t.V., Dev. 1° , hvorefter Rejsen fortsattes. Det viste sig senere, at Skibet havde faaet betydelig Bundskade.

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

50. S/S **E. M. Dalgas** af Kjøbenhavn, 2836 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til West Hartlepool med Cement.

Rørt Grunden d. $17/2$ 31 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/2$ 31.

Kl. 15^{15} medens E. M. D. under en NØ.-lig Storm holdtes gaaende udenfor Indsejlingen til West Hartlepool, huggede Skibet en Gang i Grunden.

51. S/S **Ebba** af Esbjerg, 939 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Liverpool til Glasgow.

Kollideret d. $2/3$ 31 i Liverpool.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/3$ 31.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/4$ 31.

Kl. 20^{45} afgik E. fra Liverpool Brunswick Docks, assisteret af Lods. Da E. var ud for Canada Dock Entrance, ca. 300 m fra Kajen, saas en Damper og en Slæbedamper liggende tværs i Farvandet, visende grønt Lys imod E.s røde Lys. Da der syntes Fare for en Kollision, blev E.s Maskine stoppet og umiddelbart efter beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. 3—4 Minutter senere tørnede E. med Stævnen imod det andet Skib, der senere viste sig at være russisk S/S »Praudaa«. E. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

52. S/S **Eda** af Gøteborg. Paa Rejse fra Vejle til Nykøbing F.

Grundstødt d. $20/6$ 31 ved Endelave.

Søforhør i Nykøbing F. d. $23/6$ 31.

Kl. 0^{30} pejledes Æbelø Fyr i S. $1/2$ V., gisset Afstand 2 Sm. Vejret var byget og diset. Kl. 1^{10} mærkedes det, at Skibet rørte Grunden; Maskinen blev stoppet, men straks efter tog E. Grunden og blev staaende. E. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

53. M/Gl. **Edith** af Aalborg, 48 Reg. T. Br. Bygget 1852/1892 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Nykøbing M. med Briketter.

Kollideret d. $9/10$ 31 paa Limfjorden.

Søforklaring i Nykøbing M. d. $9/10$ 31.

Kl. ca. 13, da E. var ved det V.-lige Indløb til Draget, kom en Damper — S/S »Stensø« af Nørresundby — i Sigte forude i ca. $3/4$ Sm.s Afstand. Af Hensyn til Vind- og Strømf forholdene passerede E. tæt paa den hvide Vager ved Dragets Udløb. Da Vageren passeredes, blev der givet 2 korte Toner med Taagehornet. Fra S. blev Signalet besvaret, men kort efter tørnede S. med Stb.s Bov imod E.s Stb.s Side, hvorved E. fik nogen ovenbords Skade.

Af den af S/S »Stensø« Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. Kl. ca. 13^{10} var ved det V.-lige Indløb til Draget, da E. skulde passeres. Fra E. hørtes 2 korte Toner med Taagehornet, hvilket fra S. blev besvaret med 2 korte Toner, og Roret blev lagt Bb. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 2 Skibslængder, blev der fra E. givet 1 kort Tone, og E. drejede Stb. over. I S. blev Roret nu lagt haardt Stb. og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. nogle mindre Buler i Boven.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at der fra E. for sent blev givet Signal for at tilkendegive Bb.s Drejning.

54. S/S **Edith** af Esbjerg. 1566 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Harburg til Wiborg.

Kollideret d. $14/11$ 31 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/12$ 31.

Kl. 14^{35} , da E. var ca. 50 m udenfor Linien mellem Bøjerne, der afmærker Brunsbüttel Red, kom Havnelodsen om Bord. E. laa misv. V. $1/2$ N. an og havde Lysbøje A. ca. 2 Str. forude om Stb. Paa Grund af indgaaende Strøm holdtes E. for Fuld Kraft ned imod Bøjerne. Umiddelbart efter saas en Damper — polsk S/S »Lodz« — kommende op paa Farvandet S.-Side, drejende Bb. over. Fra L. hørtes 2 korte Toner og E.s Ror blev lagt haardt Stb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret skiftet, og umiddelbart efter —

Kl. 14⁴⁰ — tårnede L. under en Vinkel paa 45° imod E.s Bb.s Side udfør Nr. 3 Luge, hvorved E. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

55. S/S **Edv. Nissen** af Kjøbenhavn, 2062 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Rørt Grunden d. ²¹/₆ 31 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. ²²/₆ 31.

Kl. 0³⁰, da E. N., der havde Lods om Bord, var ved Gravesend, sejlene i Løbets S.-Side, mærkedes det, at Skibet rørte Grunden.

56. M/Gl. **Elisabet** af Hamburg, 39 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Karlshamn til Haderslev med Brosten.

Grundstødt d. ¹⁸/₄ 31 ved Agersø.

Strandingsindberetning dat. ²¹/₄ 31.

Kl. 10²⁰ grundstødte E. under Regndis paa Agersø Næbgrund. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

57. M/Gl. **Ellen** af Odense, 44 Reg. T. Br. Bygget 1810 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Vejle med 78 Tons Cement.

Tørnet en undersøisk Hindring og forlist d. ³⁰/₇ 31 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. ³/₈ 31.

Forlisansmeldelse dat. Stige d. ⁸/₈ 31.

Kl. 12 passeredes Fornæs. Vinden var SV., og der styredes S.t.V. for Sejl og Motor. Kl. 20 firedes Sejlene ned, da Vind og Sø kom ret forind. Kl. 22³⁰ mærkedes et Stød i Skibet, og Kl. ca. 23 opdagedes det, at Skibet var halvfylt med Vand. Skønt Pumpen straks blev sat i Gang, steg Vandet stadig i Skibet, og Kl. ca. 23³⁰ gik Motoren i Staa. Da Vandet nu stod ind paa Dækket til Lugekarmen, blev Ankeret stukket i Bund, og de ombordværende 4 Personer gik i Baaden. E. var da ca. 5 Sm. misv. N. af Sejro Fyr. D. ³¹/₇ Kl. ca. 2³⁰ indkom Baaden til Sejro.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er sprunget læk efter at have tørnet en undersøisk Hindring.

58. Ff. **Ellen Margrethe** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ⁹/₁₁ 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹⁶/₁₁ 31.

Kl. ca. 7³⁰, medens E.M. løb Vaadtovet ud paa en Fiskeplads 6 Sm. V.t.N. af Graadyb F.S., fik Fisker Niels Christian Jensen Trilling af Esbjerg, der stod agterude om Bb., en Bugt af Vaadtovet om det ene Ben, hvorved han blev trukket over Bord. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Bb. Forulykkede saas liggende i Vandet ca. 25 Fv. agterude, men inden E. M. var manøvreret derhen, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

59. M/Gl. **Else** af Aarhus, 92 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Odense med Stykgods.

Grundstødt d. ²⁴/₂ 31 ved Sprogø.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²⁷/₂ 31.

Kl. ca. 7 gik E. gennem Omø-Sund og Kursen blev sat mod Halskov-Rev F.S. Kort efter blev Vejret tæt Taage, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 8³⁰ kom E. pludselig ind paa grundet Vand, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa S.-Siden af Sprogø Ø. Rev. Kl. ca. 18 kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

60. S/S **Else** af Esbjerg, 1555 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aguillas til London med Stykgods.

Kollideret d. ²⁷/₃ 31 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁸/₄ 31.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. ¹⁸/₅ 31.

Kl. 16²⁰ skiftedes Lods ved Gravesend, og Rejsen fortsattes op ad Floden, idet Skibet holdtes i Løbets N.-lige Side. Kl. 17⁵⁰ blev Vejret usigtbart, hvorfor Taagesignal blev afgivet og Farten mindske. Kl. 17⁵⁶ hørtes en Dampers Taagesignal forude om Bb., Signalet blev besvaret fra E., hvis Maskine blev stoppet. Kl. 17⁵⁹ kom den anden Damper, der senere viste sig at være S/S »Gaslight« af London, i Sigte 2—3 Str. om Bb., styrende lige imod E. E.s Ror blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket, blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tårnede G. imod E.s Bb.s Side udfør Nr. 1 Luge, hvorefter G. gled langs E.s Side. E. fik ved Kollisionen nogle Buler i Skibssiden samt en Del Skade paa det opstaaende.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Rotterdam til Gefle med Kul.

Grundstødt d. ¹⁹/₇ 31 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²³/₇ 31.

Kl. 11³⁰ grundstødte E., der havde Lods om Bord, i taaget Vejr paa Bönarevet. Skibet blev senere bragt flot uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

61. M/S Emma Mærsk af Nyborg, 8278 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $17/10$ 31 i Bayonne, New Jersey.

Indberetning fra Konsulatet i New York dat. $22/10$ 31.

Søforklaring i Bayonne, New Jersey d. $7/11$ 31.

Kl. 4^{30} blev der lukket for Dampen til Tankene, der havde været under Uddampning, og Arbejdet med at aabne Lugerne paabegyndtes. Kl. ca. 5^{15} , da Lugen til Nr. 3 Centertank, der til Trods for en almindelig Instruktion fra Rederiet om, at Luggedækslerne ikke maatte fastspændes under Tankens Uddampning, var tilskruet, skulde aabnes, stod Matros Kai Christian Lauritz Bügel af Kjøbenhavn oven paa Lugen og løsnede Forskruningerne. Da den sidste Forskruning blev taget af, pressede Dampen Lugen i Vejret, hvorved Matrosen gled og faldt ned i Tanken. Der blev straks rigget et Luftsejl ned i Tanken, hvorefter en Mand med Gasmaske paa og Ende om Livet gik ned i Tanken og fastgjorde en Ende om Matrosen, der laa bevidstløs under Lugen. Matrosen blev hejset op, og en Læge, der imidlertid var tilkaldt, konstaterede, at han var afgaaet ved Døden som Følge af et Brud paa Halshvirvlerne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

62. Ff. Energi af Skagen, 27 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Skagerak.

Mistet Ankeret d. $23/10$ 31 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $7/12$ 31.

Medens E. var i Færd med at sætte Vaad paa en Fiskeplads ca. 10 Sm. SSØ. af Skagens Havn, blev Ankergrejerne paasejlet af S/S »Aarø« af Kjøbenhavn, hvorved Ankertovet blev sprængt ved Ankerbøjen.

Anm. Søforklaring fra Aa. foreligger ikke.

63. S/S England af Kjøbenhavn, 2299 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $31/1$ 31 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/2$ 31.

Kl. 9^{30} rundedes Falsterbørev F.S. i ca. 1 Skibslængdes Afstand, og Kursen ændredes fra N.85°V. til NV. $1/2$ N. En Damper, der senere viste sig at være S/S »Leda« af Bremen, og som havdes 5—6 Str. foran for Tværs om Bb. i ca. 1 Sm.s Afstand, styrende en N.-lig Kurs, havdes efter Kursændringen ca. $1/2$ Str. foran for Tværs. Skibene nærmede sig hinanden, og da Afstanden mellem dem var ca. 1 Skibslængde og der syntes Fare for en Kollision, blev der fra E. givet Opmærksomhedssignal med Dampfløjten. L. syntes at holde Kursen uforandret, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev E.s Ror lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. 9^{38} — tørnede L. imod E.s Bb.s Side agten for Overbygningen, hvorved E. blev en Del beskadiget. L. fortsatte Rejsen uden at opgive Navn og Hjemsted.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

64. Lystkutter Eos af Kjøbenhavn, ca. 15 Reg. T. Br.

Strandet og forlist d. $19/7$ 31 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/8$ 31.

Søforhør i Helsingør d. $16/10$ 31.

D. $18/7$ om Aftenen opankredes E. udfor Smidstrup Strand. Det var Regntykning, Vinden var svag S.-lig. D. $19/7$ om Morgenens friskede Vinden fra N. og E. gik i Drift. Der blev stukket Kæde ud og et Varp-anker kastedes. Kort efter brækkede Ankerkæden og E. drev i Land og blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

65. S/S Estrid af Kjøbenhavn, 1200 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra London til Immingham i Ballast.

Kollideret d. $20/12$ 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/1$ 32.

Kl. ca. 6^{30} , da E. der sejlede for langsom Fart i Flodens S.-Side, var i Færd med at runde Tilburyness, blev Skibet overhalet af S/S »Snowcrete« af Glasgow, der passerede om Stb., og gik op for Boven af E. Da S. nu mindskede Farten, hvorved der opstod Fare for en Kollision, kastedes E.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede E.s Stævn let imod S.s Agterende.

66. S/S Falken af Svendborg, 359 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Paasejlet d. $14/3$ 31 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/3$ 31.

Kl. ca. 8 medens F. laa fortøjet ved Kvæsthusbroen, blev Skibet paasejlet af S/S »Kong Haakon« af Kjøbenhavn, der skulde lægge til aften for F. F. fik nogle Havarier ved Paasejlingen.

Af den af K. H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Maskinen under Manøvreringen med at lægge til Kajen beordredes Fuld Kraft Bak. Den vagthavende Maskinmester lod imidlertid Maskinen gaa Fuld Kraft Frem. Da Farten ikke gik af Skibet, blev der atter slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen. Den vagthavende Mester havde imidlertid opdaget Fejltagelsen og kastet Maskinen Bak, men umiddelbart efter tørnede K. H.s Bb.s Bov imod Kajen, og gled langs denne imod F., hvis Fortøjninger sprængtes: K. H. tørnede derefter med Stb.s Bov imod F. Bb.s Laaring. K. H. fik et Par mindre Buler samt 2 Koøjeglas knækket.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

67. M/S Falster af Kjøbenhavn, 128 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Gøteborg til Frederikshavn med ca. 100 Tons Gasolie.

Brand om Bord d. $5/3$ 31 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $12/3$ 31.

Kl. ca. 19¹⁵, da F. drejede op i Ledefyrinien til Frederikshavn, opstod der Ild i Førernes Kammer. Vinden var NØ.-lig og Søen høj. Ilden, der hidrørte fra en brændende Petroleumsovn, bredte sig hurtig til Trods for, at alle de ombordværende Ildslukkere blev bragt i Virksomhed. Redningsbaaden blev sat paa Vandet, og Stb.s Anker stukket ud med 80 m Kæde. Hele Besætningen gik nu i Gang med at slukke Ilden ved Hjælp af Vand, der haledes op i Pøse. I Løbet af et Par Timer lykkedes det paa denne Maade at blive Herre over Ilden, der da havde ødelagt Styrehuset og Førernes Kammer, hvorefter F. blev indslæbt til Frederikshavn af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden opstod ved, at Petroleum sovnens Beholder som Følge af Skibets voldsomme Bevægelser i Søen slog op over Vægen og antændtes.

68. M/Sk. **Fanø** af Marstal, 142 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Danzig til Rønne med Kul.

Grundstødt d. $28/5$ 31 ved Bornholms SV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $30/5$ 31.

Kl. 1¹⁵ havdes Dueodde Fyrene overet, Afstand fra Sydfyret 2,5 Sm., Log. 56. Herfra styredes V.^{1/2}N. indtil Kursen Kl. 1³⁰ ændredes til NV.t.V.^{1/2}V., Log 58. Da 9 Sm. var udløbet paa denne Kurs og 2-Kosten paa Arnager Rev ikke var kommet i Sigte, gik Føreren ned for at undersøge Kortet. Umiddelbart efter tog Skibet pludselig Grunden. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak og F. drejede til Kurs SV., paa hvilken Kurs Skibet atter tog Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Arnager Rev. Kl. ca. 8³⁰ — efter at ca. 10 Tons af Lasten var kastet over Bord — kom Skibet flot, og Rejsen fortsattes.

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

69. Ff. **Fear not** af Asaa, 2 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $28/3$ 31 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $30/3$ 31.

F. n. opankredes paa Grand af Motorskade i Læsø Rende. Efter forgæves at have forsøgt at reparere Motoren, forsøgtes det at naa Havn ved Hjælp af Sejlene. Vinden friskede imidlertid og Storsejlet havarede, hvorefter Fartøjet — Kl. 0³⁰ — drev paa Grund paa NV.-Revet. Kl. 15 kom F. n. flot ved Hjælp af Redningsbaaden fra Vesterø.

70. M/Jtgl. **Fremad** af Lohals, 46 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Mariager til Odense med Cement.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $11/8$ 31 i Kattegat.

Søforhør i Odense d. $13/8$ 31.

Kl. ca. 21³⁰, da F. under en frisk Kuling befandt sig mellem Hjelm og N.-Kysten af Samsø med Sletterhage i NV., faldt Bedstemand Boye Werner Sørensen af Lohals over Bord. Den paagældende, der var paa Vej agterud, saas træde op paa Halvdækket, hvor han formentlig snublede. Motoren blev straks stoppet og Sejlene halet ind, hvorefter F. blev lagt paa modsat Kurs. En Redningskrans blev kastet over Bord, men da der intet blev set eller hørt til den overbordfaldne, fortsattes Rejsen Kl. 24.

71. S/S **Freja** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Gandia til London med Frugt.

Paasejlet d. $4/12$ 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $5/12$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/12$ 31.

Kl. 18⁵⁵, medens F., der havde Lods om Bord, under en VNV.-lig Storm laa opankret paa anvist Plads ud for Regent Canal Dock, kom en indgaaende Damper i Sigte forude. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der slækket paa Ankerkæderne, men kort efter tørnede det andet Skib — S/S »Runa« af Glasgow — med Stb.s Side imod F.s Forstævn, der blev vredet over til Stb.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

72. 3^m Sk. **Frida** af Marstal, 303 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Kemi til Shoreham med Træ.

Tørnet Kajen d. $11/9$ 31 i Shoreham.

Indberetning til Board of Trade dat. $23/9$ 31.

Kl. 23⁴⁰ medens F. under Assistance af Lods var i Færd med at gaa ind i Western Lock Gate, tørnede Bb.s Bov imod Kajen, hvorved Boven blev let beskadiget.

73. Sk. **Gamen** af Halmstad, 71 Reg. T. Br. Bygget 1892. Paa Rejse fra Halmstad til Odense med Træ.

Grundstødt d. $30/1$ 31 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $3/2$ 31.

Kl. ca. 6³⁰, medens G. holdtes gaaende udenfor Odensefjord, styredes S. over i Grænsen mellem Enebaroddes Fyrs røde og klare Vinkel. Da Skibet var ca. 1 Sm fra Fyret, skulde der halses rundt. Det blæste en Ø.-lig Brise, og Strømmen var indgaaende. G. lystrede trevent Roret, og da Skibet stævnede N. over, tog det Grunden i Fyrets grønne Vinkel, saa $1/3$ Sm. fra Fyret. Kl. ca. 10 kom G. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet kun trevent lystrede Roret.

74. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/12$ 31.

Kollideret d. $12/12$ 31 paa Scheldefloden.

Kl. ca. 2, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig i den hvide Fyrlinie, der leder ind mod Termeusen, kom en Slæbedampers 2 Toplanterner og røde Sidelanterne i Sigte lidt om Stb. G. drejedes noget Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter hørtes 1 kort Tone fra Slæbedampere, der saas dreje Stb. over. G.s Ror blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter tørnede G. imod Slæbetrossen hvorved Prammen, der bugseredes, tørnede imod G.s Stb.s Side udfør Nr. 2 Lugen. Ved Kollisionen fik G. en Bule i Skibssiden samt Skanseklædningen trykket ind.

Anm. Søforklaring fra Slæbebaaden foreligger ikke.

75. M/Sk. **Gefion** af Vaag, 109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri ved Grønland.

Strandet og forlist d. $31/7$ 31 ved Grønlands V.-Kyst.

Søforklaring i Godthaab d. $15/8$ 31.

Søforhør i Thorshavn d. $9/2$ og $11/2$ 32.

D. $29/7$ Kl. 19³⁰ afgik G. fra Færingehavnen. Der styredes misv. NV.t.N. D. $30/7$ fiskedes paa Fylla Banke i ca. 30 Fv. Vand. Kl. ca. 18 holdtes inde med Fiskeriet, og der styredes misv. NØ. D. $31/7$ Kl. 4 fiskedes i ca. 65 Fv. Vand indtil Kl. 16⁵⁰, hvorefter der styredes misv. SV.t.V. Det var Taage, og forskriftsmæssigt Taage-signal blev afgivet. Kl. 17³⁰ tog G. pludselig Grunden og blev staaende et Øjeblik, hvorefter Skibet atter kom flot. Efter Grundstødningen flød ca. 3 Fv. af Straakølen op langs G.s Side, og da det viste sig, at Skibet var blevet læk og ikke kunde holdes læns, blev Kursen sat retv. Ø. Efter ca. 1 Times Forløb gik Motoren i Staa paa Grund af Vand i Motorrummet. Kl. ca. 22, da G. omtrent var fuld af Vand, blev Skibet sat paa Land mellem 2 Øer i Nærheden af Kangek.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skibet er grundstødt paa et ukendt Skær.

76. Ff. **Georg Stage** af Grenaa, 7 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

Havareret og sunket d. $2/9$ 31 i Kattegat.

Strandingsforretning i Grenaa d. $3/9$ 31.

Søforhør i Grenaa d. $7/9$ 31.

Strandingsindberetning dat. $16/9$ 31.

Kl. ca. 24, medens G. S. var i Færd med at slæbe et Skib — tysk M/Tjk. »Pallos« — der havde været paa Grund paa Kalkgrunden, ind i Havnen, tørnede Kutteren imod P.s Jolle, der var sunket under Arbejdet med at sætte et Varp ud. G. S. fik et Hul i Forenden, og da det viste sig umuligt at holde Kutteren læns, løb man op langs Siden af en anden Fiskekutter, der tog Besætningen om Bord. Det forsøgte at slæbe G. S. i Havn, men efter et Par Minutters Forløb sank Fartøjet. G. S. er senere blevet bjærget.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

77. S/S **Georgia** af Kjøbenhavn, 2272 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Paasejlet d. $6/4$ 31 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn $9/4$ 31.

Kl. ca. 16¹⁵, medens G. laa fortøjet i Frihavnen, saas S/S »Pluto« af Amsterdam kommende ned imod G. med begge Ankre ude og Maskinen gaende Bak. Umiddelbart efter tørnede P. med Stævnen imod G.s Bb.s Side, hvorved der fremkom et Hul i den 2. Plade fra Stævnen. Desuden blev et Par Plader bulede, et Spant brækket og Stringvinklen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

78. Ff. **Gerda** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Træ.

Brand om Bord d. $31/10$ 31 i Hals Havn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $24/11$ 31.

Kl. ca. 2 mærkede Føreren Brandlugt, og ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at Kabyssen brændte. I Løbet af nogle Minutter blev Ilden slukket. Ved Branden blev Kabyssen med Inventar, Stormasten samt et Sejl ødelagt.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at Kabyssen var overhedet.

79. M/S **Gideona II** af Groningen, 107 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sletterhage til Kjøbenhavn med Skærver.

Grundstødt d. $5/9$ 31 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/9$ 31.

Kl. 21 grundstødte G. II under en haard NNØ.-lig Kuling med Regntykning $1\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for Tisvildeleje. D. $9/9$ Kl. 10 blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ifølge en af Raad voor de Scheepvaart afsagt Kendelse er Aarsagen til Grundstødningen, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

80. M/Sejler **Gier** af Rotterdam, 249 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Groningen til Svendborg.

Grundstødt d. $15/2$ 31 ved Ærø.

Kendelse afsagt af Raad voor de Scheepvaart, Amsterdam, d. $16/7$ 31.

Kl. 19 passerede G. Kiel F.S. Herfra styredes dev. N. Vinden var SV., frisk Brise, og Vejret var da klart, men blev Kl. 20⁴⁵ usigtbart paa Grund af Sne. Kl. 23²⁰ saas Skjoldnæs Fyr forude om Bb., hvorfor Kursen ændredes til NV. Straks efter saas Land forude og omtrent samtidig stødte Skibet og blev staaende paa

Stengrund, som det senere viste sig paa Landgrunden tæt ved Skjoldnæs. D. $16/2$ blev Skibet bragt flot med Assistance af en Slæbebaad efter at ca. 5 Tons af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Ifølge den af Raad voor de Scheepvaart afgivne Kendelse var Aarsagen til Grundstødningen skødesløs Navigering.

81. S/S **Gorm** af Kjøbenhavn, 2156 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $30/4$ 31 i Kjøbenhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $7/5$ 31.

Kl. ca. 13, medens nogle Tømrere arbejdede paa et Stillads i Nr. 4 Lasten, faldt en af disse fra Stilladset ned i Lasten, hvorved han paadrog sig en Læsion i Panden, Brud paa højre Haandled samt en lettere Hjernerystelse. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

82. Ff. **Graadyb** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $22/12$ 31 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $11/1$ 32.

Kl. ca. 21, medens G. laa opankret paa en Fiskeplads 30 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre og hele Besætningen opholdt sig under Dækket, mærkedes et Ryk i Fartøjet. Det viste sig, at en hollandsk Trawler — I. J. M. 88 — med sit Trawl havde fisket G.s Ankergejer, der brækkede.

Anm. Søforklaring fra I. J. M. 88 foreligger ikke.

83. Ff. **Greta** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1918.

Brand om Bord d. $28/12$ 31 i Frederikshavn.

Søforklaring og Søforhør d. $8/1$ 32 i Frederikshavn.

Kl. ca. 22^{30} , medens G. laa fortøjet ved Toldboden, opdagede en Mand af Besætningen, der kom om Bord, at det brændte i Kahytten. Ilden blev hurtigt slukket, og det viste sig, at den var opstaaet i en Bordskuffe, hvori der opbevaredes Pudseklude o. 1.

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

84. S/S **Gretha** af Gefle, 500 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $29/5$ 31 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/5$ 31.

Kl. 20 grundstødte G. under tæt Taage ved Kærsgaard Strand. D. $30/5$ Kl. ca. 2 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

85. M/S **Grethe** af Kjøbenhavn, 115 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn med 180 Tons Briketter.

Sprunget læk og forlist d. $8/12$ 31 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. $9/12$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/12$ 31.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø dat. $17/12$ 31.

Forlisanmeldelse dat. $30/1$ 32.

Kl. 6^{30} passeredes Arkona i ca. 2 Sm.s Afstand. Der styredes NV.t.V. Kl. ca. 12 friskede Vinden, der var SV., til en frisk Kuling, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Kl. 15 viste det sig, at Vandet steg stærkt i Motorrummet, hvorfor baade Motor- og Haandpumpen holdtes gaaende. Kl. ca. 16 tog Skibet et Par svære Overhalinger, og kort efter stoppede Maskinpumpen. Falsterbo Rev F.S. kom nu i Sigte i VNV. Vandet, der stadig steg i Motorrummet, trængte ind i Koblingen, hvorfor Skruen ikke kunde arbejde. Der holdtes nu af for Vejret mod Trelleborg. G. fik efterhaanden saa svær Stb.s Slagside, at Lønningen laa under Vandet, og da Motoren gik i Staa paa Grund af Vandet i Maskinrummet, blev der afgivet Nødssignal. Kl. ca. 17 gik Besætningen — 5 Mand — i Jollen, og ca. 20 Minutter efter sank G. ca. 3 Sm. Ø.t.N. af Falsterbo Rev F.S. Kl. 21³⁰ indkom Besætningen til Trelleborg.

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

86. Ff. **Gudrun** af Grenaa, 17 Reg. T. Br. Bygget 1918. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Grenaa. Tom.

Grundstødt d. $22/2$ 31 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $23/2$ 31.

Søforhør i Grenaa d. $3/3$ 31.

Kl. ca. 5 hørtes Gilleleje-Flak F.S. tværs om Bb. Vejret var stille med Snetykning. Ca. 1 Time senere ændredes Kursen fra NV. til V. Ca. $1/2$ Time senere holdt det op at sne, og Vejret blev nu tæt Taage. Kl. ca. 9^{15} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det viste sig paa Hesselø SØ.-Rev. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ved Grenaa Sørets Dom af $5/4$ 32 blev Føreren af G. idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

87. 2^m M/Kt **Guiding Star** af Vestmanhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $15/3$ 31 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $18/3$ 31.

Kl. ca. 14, da G. S. under en orkanagtig ØSØ.-lig Storm laa Bak for Stb.s Halse med 3 Reb i Storsejl og Mesan, 2 Reb i Stagfokken og Stormklyver udfor Heimaey ved Vestmannøerne, revnede Storsejlet, Mesanen og Klyveren. Endvidere brækkede Gaflen til Storsejlet.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

88. M/S **Guldborg** af Kjøbenhavn, 4732 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Chemainus til Nanoose Bay.

Grundstødt d. $11/3$ 31 ved Maude Island.

Søforklaring i Vancouver, B. C., d. $31/3$ 31.

Kl. 16⁴⁵ afgik G. fra Chemainus med Lods om Bord. Vinden var Ø.-lig, flov Brise, og Vejret klart. Kl. 19¹⁸ passeredes Entrance Island Fyr i 1,5 Sm.s Afst. Kl. 20¹⁰ beordrede Lodsens langsomt, hvilken Ordre blev efterkommet. Kort efter henlede den vagthavende Styrmand Lodsens Opmærksomhed paa, at der var Land tæt om Stb. Lodsens mente dog ikke, at Skibet var for nær Land (Maud Island). Kort efter ændrede Lodsens Kursen Bb. over og gav Ordre til at bakke for fuld Kraft, og næsten samtidig stødte Skibet voldsomt mod Klippegrund paa S.-Siden af Maud Island. G., der ved Grundstødningen havde faaet Lækager i Forpeak, Nr. 1 Tank samt i Nr. 1 og 2 Lastrum, blev d. $16/3$ bragt flot af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Vinkelfyret i Nanoose Bay ikke var rigtig afblændet, idet den Fyrvinkel, der alene skulde angive Sejlløbet, ogsaa lyste ind over Skærene ved Maud Island.

89. S/S **Gunhild** af Kjøbenhavn, 1142 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Paasejlet d. $30/11$ 31 paa Themsens.

Indberetninger til Board of Trade dat. $1/12$ 31.

Søforhør i Odense d. $10/3$ 32.

Kl. 3³⁰, medens G., der havde Lods om Bord, i tæt Taage laa opankret ved Greenwich Generating Station, saas en Damper — S/S »Corea« af Goole — kommende drivende ned imod G. Der blev stukket ud paa Kæden og Maskinen beordredes fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede C.s Bb.s Side imod G.s Bb.s Bov, hvorved Ankerklydset blev sprængt og Pladen revet op.

Kl. 4³⁰ blev G. paasejlet af S/S »Cheshire Coast« af Liverpool, hvorved nogle Plader i Bb.s Bov blev bulede.

Anm. Søforklaring af C. og C. C. foreligger ikke.

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

Kollideret d. $8/3$ 31 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $21/3$ 31.

Se Nr. 3.

91. M/Jt. **Haabet** af Hasle, 22 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Stege med Lervarer.

Strandet og forlist d. $25/2$ 31 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $27/2$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $7/3$ 31.

Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $12/3$ 31.

D. $24/2$ Kl. 14 passeredes Lysbøjen udenfor Rønne. Herfra styredes V.t.N. D. $25/2$ Kl. 2, da ca. 48 Sm. var udløbet, friskede Vinden, der var SV., og da Dækslasten, der bestod af Rør, begyndte at forskyde sig, blev det besluttet at søge ind til Trelleborg, hvorfor Kursen ændredes til N.t.V. Vejret var diset med Snebyger, og H., hvis Maskine gik Halv Kraft, førte trekantet Storsejl. Kl. 6 loddedes 7 Fv., og Loddet holdtes gaende. Kl. 6³⁰ loddedes 5 Fv. og Kursen ændredes til V. Kl. 7³⁰ tog Skibet Grunden paa Blinda Segelskær; Skibet fyldtes straks med Vand, og Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen og roede i Land.

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

92. S/S **Hammershus** af Kjøbenhavn, 3939 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Liverpool med Bomuld.

Grundstødt d. $30/11$ 31 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/12$ 31.

Kl. 18³⁰ kom H. ind i den klare Vinkel fra Trekroner Fyr. Der styredes i denne Vinkel, og Skibets Fart reduceredes til Halv Kraft. Da Lysbøjen ved Prøvestenen var passeret, reduceredes Farten til Langsomt, og der signaleredes efter Lods. Kl. 18⁵⁰ tog H. Grunden paa Lynetteflakket og blev staaende. D. $4/12$ Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at det ikke blev bemærket, da Skibet passerede den 1. klare Vinkel i Prøvestenens Fyr.

93. M/Gl. **Hanne** af Egersund, 77 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Stralsund til Odense med ca. 120 Tons Rug.

a) Grundstødt d. $7/11$ 31 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $24/11$ 31.

Kl. 12³⁰ tog H. Grunden udfor Barhøft. D. $8/11$ Kl. 10 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at en Farvandsprik var bortdrevet fra sin Plads.

b) Grundstødt d. $8/11$ 31 ved Møen.

Strandingsindberetning dat. $14/11$ 31.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $24/11$ 31.

Kl. ca. 18 kom Hestehoved Fyr i Sigte, og der styredes mod dette. Kort efter gik Bedstemanden, der havde Vagt, ned for at smøre Motoren, medens Kokken stod til Rors. Da Bedstemanden atter kom paa

Dækket, var Fyret forsvundet paa Grund af Dis. Der styredes NV.t.V. Kl. ca. 7 saas Land forude, Kursen ændredes til Ø., og Føreren, der var syg, blev varskoet. Føreren overtog nu Roret, og der styredes atter NV.t.V. Umiddelbart efter kom atter Land i Sigte, og inden Skibet var lagt ud fra Land, tog det Kl. ca. 19¹⁵ Grunden i Hjelmsbugten ved Oddermose og blev staaende. D. 10/11 Kl. ca. 6 var Skroget til Dels under Vand, og Skibet blev forladt af Besætningen. D. 14/11 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har udtalt, at den skønnede, at Aarsagen til Strandingen maatte søges dels i Strømsætning og det disede Vejr, dels i Kaptajnens Sygdom, der forhindrede ham i at være paa Dækket.

94. M/Sk. **Hans** af Vejle, 54 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr.

2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 12/5 31 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 12/5 31.

Kl. ca. 11¹⁵ skulde Motoren opvarmes. Blæselampen, der anvendtes hertil, vilde imidlertid ikke brænde. Et Spiralarør, der virker som Forvarmer for Brændstoffet (Petroleum) blev skiftet, hvorefter det nye Rør blev opvarmet ved Hjælp af en mindre Blæselampe. Blæselampen vilde stadig ikke brænde, og medens der arbejdedes med den, eksploderede den pludselig, hvorved Føreren og Bedstemanden, der opholdt sig i Motorrummet, blev stærkt forbrændt. De tilskadekomende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Eksplosionen skyldes, at Forvarmerspiralen, hvis Materiale er af Messing, er blevet overhedet ved Brugen af den mindre Blæselampe, hvorved den har givet efter for Trykket i Beholderen, idet Brænderøret har været forstoppet.

95. S/S **Harald** af Kjøbenhavn, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Preston.

Rørt Grunden d. 28/2 31 ved Sveriges S.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 3/3 31.

Kl. 14⁰⁷ passeredes Hammer Odde i en gisset Afstand af 1 Sm., Log 168,5. Kursen ændredes fra retv. N. 79° V. til retv. N. 88° V. Kl. 17³⁵, da Loggen viste 192, ændredes Kursen til retv. S. 89° V. Vejret var diset med Sne, Sigbarheden blev antaget at være ca. 4 Sm. Kl. 19¹⁰ kom Smygehuk Fyr i Sigte i misv. V. 1/2 S., Log 205. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter huggede Skibet 2 Gange i Grunden. Da det viste sig, at Vandet steg i Nr. 4 og 5 Tank, søgtes ind til Kjøbenhavn.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til at Skibet har rørt Grunden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Uheldet skyldes Snedis i Forbindelse med Strømsætning.

96. 2^m M/Kt. **Harry** af Vaag, 125 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. 27/4 31 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. 29/4 31.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. 4/6 31.

Kl. 1¹⁵, medens H. laa Bak med Vinden Stb. ind paa Selvogsbankerne, kom en Dampers Toplanterne i Sigte forude om Stb. Faa Minutter efter saas Damperens røde Sidelanterne. Kort efter kom ogsaa den grønne Sidelanterne i Sigte. Da Skibene nærmede sig hinanden, forsvandt Damperens grønne Sidelanterne, og der hørtes en kort Tone i Dampfløjten, men umiddelbart efter — Kl. ca. 1³⁰ — tørnede Damperen, der senere viste sig at være Trawler »Cremon« af Cuxhaven, imod H.s Klyverbom, der brækkede. Efter Kollisionen bugserede C. H. indtil ca. 1 Sm. fra Grotta, fra hvilken Plads H. gik ved egen Hjælp ind til Reykjavik.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

97. S/S **Hauxley** af Newcastle, 1595 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Malmø med Kul.

Grundstødt d. 18/5 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Ørhage d. 18/5 31 og i Thisted d. 22/5 31.

Strandingsindberetning dat. 23/5 31.

Kl. 7 grundstødte H. i taaget Vejr paa Ørhage. D. 22/5 Kl. 18 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

98. M/Gl. **Havet** af Nexø, 132 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Rønne med Kul.

Kollideret og forlist d. 3/11 31 i Mellinfahrt.

Søforklaring i Stettin d. 7/11 31.

Indberetning fra Konsulatet i Stettin dat. 7/11 31.

Søforhør i Nexø d. 4/12 31.

Kl. 12⁴⁵ afgik H. fra Stettin. Kl. 9 mindskedes Farten, da Farvandet var meget snævert. Kl. ca. 19⁰⁵ kom en Dampers Toplanter og grønne Sidelanterne i Sigte forude ca. 1 Str. om Bb. Damperen — S/S »Konsul Schulte« af Emden — førte en rød Lanterne paa Fortoppen. Der drejedes noget Stb. over, men da et medgaaende Motorskib overhalede H. om Stb, kunde H. ikke holdes helt over i Farvandets Stb.s Side. K. S. havde ca. 2 Str. om Bb. En rød Kost passeredes nu ca. 150 Fod om Bb. K. S. viste stadig sin grønne Sidelanterne, og da det medgaaende Motorskib var trævts, drejedes mere Stb. over, saaledes at K. S. havde ca. 3 Str. om Bb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak. Fra K. S. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjten, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen sat Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede K. S. imod H.s Bb. Side ca. 3 m foran for Maskinskoddet og skar sig ca. 1 Fod ind i Siden. H.s Besætning — 3 Mand — reddede sig fra Rigningen om Bord i K. S., og umiddelbart efter sank H.

Af den af K. S.s Besætning under en d. $\frac{7}{11}$ i Stettin afgivet Søforklaring fremgaar, at K. S. befandt sig i Farvandets Stb.s Side, da H.s røde Sidelanterne kom i Sigte om Stb. For at undgaa at røre Grunden maatte K. S. dreje lidt Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut senere saas H. at dreje Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev K. S.s Maskine stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at H. var for langt ovre i Farvandets V.-lige Side.

99. M/Gl. **Helene** af Aalborg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Hobro med Briketter.

Strandet og forlist d. $\frac{21}{11}$ 31 ved Tysklands N.-Kyst; 1 Omkommet.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $\frac{25}{11}$ 31.

Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. $\frac{1}{12}$ 31.

Søforhør i Aalborg d. $\frac{12}{12}$ 31.

Kl. 17 var H. ved Anduvningsbøjen til Fehmarsund. Det blæste en ØSØ.-lig Storm, og da det var diset kom Flügge Fyr ikke i Sigte. Kl. ca. 18 tørnede H. Grunden ved Wulfem, og da Motorrummet og Kabinhytten fyldtes med Vand i Løbet af ca. 10 Minutter, blev Skibet sat paa Grund. Der blev uafbrudt givet Nødssignal med Taagehornet. Da Skibets Agterende var under Vand, maatte Besætningen — 2 Mand — holde sig fast ved Ankerspillet, hvor de stod i Vand til midt paa Livet. D. $\frac{22}{11}$ om Morgenen fik Jungmand Frode Valberg Olsen af Aalborg Krampe og afgik ved Døden. Kl. 9 blev Føreren og Liget af Jungmanden bjærget af en Motorbaad fra Fehmarsund.

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

100. M/Gl. **Herkules** af Aarhus, 12 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Grundstødt og havareret d. $\frac{1}{3}$ 31 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning i Kerteminde d. $\frac{8}{3}$ 31.

Kl. 4 gik H., der under en ØNØ.-lig Storm var opankret ved Korshavn, i Drift og drev paa Grund. Da Vandet steg, blev Skibet af Stormen drevet ind mod Entreprenør Nielsens Bro, hvorved 3 Planker i Agterenden samt Roret blev knust.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen og Havariet var haardt Vejr.

101. S/S **Herros** af Mølle.

Grundstødt d. $\frac{14}{11}$ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{11}$ 31.

Kl. 15³⁰ grundstødte H. i Taage ved Stenbjerg. Kl. ca. 16¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

102. 3^m Sk. **Hertha** af Marstal, 200 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Trangsund til København med Træ.

Grundstødt d. $\frac{17}{11}$ 31 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{11}$ 31.

Søforhør i København d. $\frac{28}{11}$ 31.

Kl. 12¹⁰ havde H., der krydsede gennem Drogden. Nordre Røse i N. $\frac{1}{2}$ V., gisset Afstand 1,5 Sm. H. lagdes paa den anden Bov, men under Vendingen tog Skibet Grunden paa Maglebylille Hage. D. $\frac{18}{11}$ Kl. ca. 6 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

103. S/S **Hertha Mærsk** af Svendborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Liverpool med Bomuld.

Havareret i Isen i Januar 1931 i den finske Bugt.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{11}{2}$ 31.

D. $\frac{24}{1}$ og $\frac{25}{1}$ medens H. M. laa i Isen i Nærheden af Karavald Pt., skruede Isen flere Gange voldsomt. Ved et senere Eftersyn viste det sig, at flere Plader i Vandlinien var trykket ind mellem Spanterne.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

104. 3^m Sk. **Hildur** af Timmernabben, 154 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svendborg til Grandkulavik i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{8}{7}$ 31 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Skelskør d. $\frac{9}{7}$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Skelskør d. $\frac{14}{7}$ 31.

Kl. 12³⁰ passerede H. Prikken ved Thurø Rev. Vinden var SV.-lig opfriskende, og Vejret byget og regntykt. Kl. 15 passeredes Omø Sund. Vinden var nu frisket til haard Storm. Da Klyveren blev revet i Stykker og Merssejlet revnede, besluttedes det at halse rundt for at søge Læ i Agersø Sund. Skibet holdtes nu NV. over ca. $\frac{1}{2}$ Time, da der kom Land i Sigte i Læ. Der halsedes rundt igen, men inden Skibet var kommet rundt, huggede det flere Gange haardt i Grunden og blev læk. H. drev derefter N. efter og blev staaende udfor Sevedøgaard. Kl. 18 forlod Besætningen — ialt 6 Personer — Skibet i egen Baad og uanede velbeholdne i Land.

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

105. S/S **Hjortholm** af Aalborg, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Salt og Stykgods.

Paasejlet d. $\frac{5}{3}$ 31 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{7}{3}$ 31.

Efter at have faaet Lods om Bord ved Hals Barre fortsattes Rejsen gennem Renden. Kl. 2³⁰ opankredes H. for Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 3⁵⁰ tørnede en Damper, der viste sig at være S/S »Limfjorden« imod H.s Bb.s Side agten for Storrigningen, hvorved der fremkom en større og en mindre Bule. Da Taagen lettede viste det sig, at H. laa opankret i Midten af Sejllobet mellem Hals Barre og Hals Havn.

S/S »Limfjorden« Besætning har under en den $\frac{9}{3}$ i Nørresundby afgivet Søforklaring oplyst, at L. Kl. 3³⁶ passerede Kløkkebøjen ved Hals Barre. Kl. 3⁴⁰ blev Vejret taaget, Farten blev reduceret og Taagesignal afgivet. Kl. 3⁴⁷ passeredes Kaberne; kort efter hørtes Taagesignal fra en Ankerligger, og en Lanterne kom i Sigte om Stb. Der drejedes lidt Bb. over, men umiddelbart efter kom en Lanterne, der ogsaa hidrørte fra Ankerliggeren, i Sigte om Bb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget af L., tørnede Stævnen og Stb.s Anker imod Ankerliggeren, der viste sig at være H.

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

106. S/S **Holger** af Karlshamn, 94 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Rønne med 1 Lægter med ca. 800 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 31 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{1}$ 31.

Kl. 18³⁰ under en SV.-lig Snestorm grundstødte H., der bugserede Lægter »Hallsta III« af Karlshamn, tilligemed Lægteren paa Salthammerrev ved Snogebæk. H. kom samme Dag flot ved egen Hjælp. D. $\frac{20}{3}$ kom H. III flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

107. S/S **Homeside** af Newcastle, 4617 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra San Nicolas til Aarhus med 7140 Tons Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{21}{6}$ 31 ved Samsø.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{26}{6}$ 31.

Kl. 15²⁵ passerede H. Bolsax L. T. og Kl. 15⁵⁵ grundstødte Skibet S. for Samsø. Efter Grundstødningen pejlede Vestborg Fyr i retv. N. 60° V. og Ljushagen Fyr i retv. N.t.Ø. Det forsøgtes forgæves at bakke Skibet af Grunden. I Løbet af Aftenen blæste det op til haard Storm af SV., og Skibet huggede haardt i Grunden. D. $\frac{22}{6}$ rekvireredes Bjærgningsassistance, og Kl. 19¹⁵ blev H. bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes diset Vejr og haard Strømsætning i Forbindelse med usædvanlig lav Vandstand.

108. M/Ff. **Hvalen** af Rudkøbing, 16 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

Kollideret d. $\frac{8}{1}$ 31 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{24}{1}$ 31.

Se Nr. 40.

109. M/S **Idog** af Timmernabben, 46 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tyggeholm til Cappeln med Træ.

Grundstødt d. $\frac{21}{8}$ 31 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{8}$ 31.

Kl. 0¹⁰ grundstødte I. SØ. for Vejrø Fyr. Kl. 6 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Vejrø og Omø Fyr.

110. M/S **Immanuel** af Hamburg. Paa Rejse fra Vejle til Holtenau. Tom.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 31 ved Fyens V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{4}$ 31.

Kl. ca. 3 grundstødte I. under Snetykning paa Grunden mellem Baagø og Ægholm. D. $\frac{14}{4}$ Kl. 13 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

111. M/B **Ina** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

Grundstødt $\frac{1}{3}$ 31 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning i Kerteminde d. $\frac{8}{3}$ og $\frac{17}{3}$ 31.

Kl. ca. 4 under en ØNØ.-lig Snestorm gik I., der laa fortøjet ved Entreprenør Niensens Bro i Korshavn, og som havde et Anker ude, i Drift og drev paa Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var haardt Vejr.

112. M/S **Indien** af Kjøbenhavn, 5702 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Seattle til Shanghai med Hvede og Tømmer.

Tørnet en Anlægsbro d. $\frac{29}{11}$ 31 paa Whangpoofloden.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{3}{12}$ 31.

Kl. ca. 7²⁰, da I. var ved Texas Oil Co.s Anlægsbro, faldt Maximalafbryderen ud, hvorved Strømmen blev afbrudt til Styremaskinen. Skibet faldt Bb. over, og skønt Stb.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev stukket i Bund med 30 Fv. Kæde, hvorefter Bb.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, drejede Skibet stadig Bb. over og løb ind i den nederste Del af Anlægsbroen, der blev ødelagt.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

113. S/S **Ingeborg S.** af Kjøbenhavn, 1200 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Kjøbenhavn.

Kollideret og grundstødt d. $\frac{24}{9}$ 31 paa Humber Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{10}$ 31.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{24}{10}$ 31.

Kl. 18 afgik I. S. fra Goole med Lods om Bord. Kl. ca. 18⁵⁵ blev Skibet overhalet af en medgaaende Dampner — S/S »Broomfleet« af Goole — der kom op paa I. S.s Bb.s Side. I. S.s Maskine, der gik Fuld Kraft Frem, beordredes Langsomt Frem, og ca. 2 Minutter senere blev den stoppet samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund, for at holde Skibet lige i Farvandet. Da B. var kommet foran for Tværs, skar dette Skib ned for Boven af I. S., hvis Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 19 — tørnede I. S.s Bb.s Bov imod B.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev I. S. presset paa Grund i Farvandets Stb.s Side, men kom umiddelbart efter flot ved egen Hjælp. I. S. fik ved Kollisionen Bb.s Bov bulet og bøjet.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

114. S/S **Inger** af Esbjerg, 1208 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Liverpool til Norrköping med Stykgods.

Mistet Dækslast d. $\frac{27}{10}$ 31 i Nordsøen.

Søprotest i Sundsvall d. $\frac{9}{11}$ 31.

D. $\frac{26}{10}$ Kl. 8⁵⁵ passeredes Pentland Skerries. Vinden, der var SV.-lig, friskede i Løbet af Dagen til haard VSV.-lig Kuling. Kl. 23⁵⁰ brækkede Søen Surringerne til Dækslasten, der bestod af Jernfustager med Syre. I. holdtes af for Søen med mindsket Fart. og Dækslasten blev surret igen. D. $\frac{27}{10}$ Kl. 3 brød en svær Sø over Agterskibet og slog hele Dækslasten — 37 Fustager i Drift. — Da der var Fare for, at Dækslasten skulde brække Luger og Skanseklædning i Stykker, blev Fustagerne lempede over Bord.

115. Ff. **Ingolf** af Rødvig, 11 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse til Østre Torp.

Strandet og forlist d. $\frac{15}{1}$ 31 i Østre Torp Havn.

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

Kl. ca. 21, da I. var i Indsejlingen til Østre Torp Havn, mistede Fartøjet Styret. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden og blev staaende. I., der var blevet læk, arbejdede i Grunden, og da det var umuligt at holde Fartøjet læns, blev det Kl. 22 forladt af Besætningen. I. blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Fartøjet mistede Styret paa Grund af, at Søen har fremkaldt Sugning i Havnen.

116. S/S **Ivar** af Kjøbenhavn, 2146 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen og Rieme til Aarhus med Gødning og Stykgods.

a) Grundstødt d. $\frac{9}{3}$ 31 i Kielerkanalen.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{13}{3}$ 31.

Kl. 6³⁰ afgik I. fra Bunkerplads ved Brunshüttel assisteret af Lods. Kl. 9⁰⁵ kom Skibet ind i en Taagebanke, Maskinen beordredes Langsomt, og Taagesignal blev afgivet. Kl. 9⁰⁷ beordredes Maskinen Meget Langsomt. Kl. 9¹⁰ kom Kanalens S.-lige Side i Sigte. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 9²⁰ kom I. flot ved egen Hjælp og Rejsen fortsattes.

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

b) Grundstødt d. $\frac{10}{3}$ ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{13}{3}$ 31.

Kl. 8⁰⁵ passeredes Ringebjerg Prik tæt om Stb., Log. 93. Herfra styredes retv. N. 3° Ø. Kl. 9, da Loggen viste 101, ændredes Kursen til retv. N. 34° V. Vejret var snebyget. Kl. 9²⁰, da Loggen viste 103,5, tog Skibet under en stærk Snebyge pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Mejflak. Kl. 12²⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

117. M/S **Java** af Kjøbenhavn, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{2}$ 31 i Kjøbenhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{14}{2}$ 31.

Kl. 16⁰⁵, medens der lossedes Kanelbark i Baller over i en langs Siden fortøjet Lægter, gled en Balle ud af Længen. Herved faldt alle Ballerne — 9 Stk. — ud og faldt ned paa den tildækkede Del af Lægterens Luge, hvorved Skærstokken brækkede. Lugerne faldt ned og ramte de under den værende Arbejdere, hvoraf 2 blev let kvæstet. I tilkaldt Ambulance bragtes de Tilskadekommande til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

118. M/Jt. **Johanne** af Aalborg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1855 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Struer med Solsikkekager.

Strandet og forlist d. $\frac{28}{3}$ 31 paa Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{3}$ 31.

Søforklaring i Holstebro d. $\frac{31}{3}$ 31.

Forlisanmeldelse dat. Gaaser d. $\frac{15}{11}$ 31.

Kl. ca. 13 lettede J., der paa Grund af Isvanskeligheder var opankret i Venø Sund. Da Skibet faldt den forkerte Vej, blev Ankeret atter stukket i Bund, men umiddelbart efter huggede J. i Grunden ved Venø's V.-Side. Der blev stukket ud paa Ankeret saaledes at Skibet kom helt op paa Grunden.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

- 119.** Stf. **Johanne** af Odense, 6 Reg. T. Br. Kollideret og grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 31 ved Fyens N.-Kyst. Strandingsforretning i Kerteminde d. $\frac{8}{3}$ 31. Kl. ca. 4 kom J., der under en ØNØ.-lig Storm laa opankret i Korshavn, i Drift og tørnede imod en anden Ankerligger, hvorved Stb.s Side blev stærkt beskadiget. J. drev derefter paa Grund, og den anden Ankerligger drev nu ned mod J. og beskadigede dens Bb.s Side. Skibet kom senere flot. Anm. Aarsagen til Kollisionen og Grundstødningen var haardt Vejr.
- 120.** Gl. **Johanne Høge** af Hamburg. Paa Rejse fra Lysekil til Ydes (Tyskland) med Brosten. Grundstødt d. $\frac{16}{7}$ 31 ved Læsø. Strandingsindberetning dat. Vesterø Havn d. $\frac{16}{7}$ 31. Kl. 7 grundstødte J. H. i usigtbart Vejr paa Nordre Rønner. Kl. 14³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen. Anm. Aarsagen til Grundstødningen var usigtbart Vejr.
- 121.** Ff. **John** af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Østersøen. Brand om Bord d. $\frac{23}{9}$ 31 i Østersøen. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{28}{9}$ 31. Kl. 9, da J. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 10 Sm. VNV. af Rønne, gik Motoren pludselig i staa. Det viste sig, at der var Vand i Brændselsolien, hvorfor Rør og Filtret blev rensset, hvilket varede ca. 20 Minutter. Da Motoren imidlertid var blevet kold, tændtes Blæselampen, hvorefter Føreren gik fra Motorrummet op i Styrehuset. Kort efter eksploderede Blæselampen. Føreren sprang straks ned i Motorrummet, og da det paa Grund af Ild og Røg ikke var muligt at naa Ildslukkeren, forsøgte det at slukke Ilden med Vand. Røgen gjorde Ophold i Motorrummet umuligt og Slukningsarbejdet fortsattes fra Dækket, men efter kort Tids Forløb eksploderede Bb.s Petroleumstank, der indeholdt 250 l Brændselsolie. Slukningen blev nu opgivet, og der sattes Nødssignal. En i Nærheden værende Kutter kom straks til Hjælp og tog J.s Besætning om Bord. Da det viste sig, at J. holdt sig flydende, bugseredes Fartøjet ind til Rønne. Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.
- 122.** M/Ff. **K. 130** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lous Flak for Fiskeri. Strandet og forlist d. $\frac{15}{12}$ 31 ved Sveriges V.-Kyst. Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{12}$ 31. Kl. 2 grundstødte K. 130, der havde Motorskade, under en frisk VNV.-lig Kuling ved Bølgebryderen til Malmø Kutterhavn. Besætningen — 2 Mand — blev bjærget af Lodserne fra Malmø. Skibet blev Vrag.
- 123.** Ff. **Kamma** af Thyborøn, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen. 1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{30}{11}$ 31 i Nordsøen. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{4}{12}$ 31. Kl. ca. 13, medens K. var i Færd med at udsætte Redskaberne paa en Fiskeplads 6 Sm. NV. af Vorupør, faldt Ole Nielsen af Thyborøn, der vilde frigøre et Tov fra en Pullert, over Bord. Maskinen blev slaaet Bak, og da den overbordfaldne kom til Syne agterude i en Afstand af ca. 8 m, blev en Redningskrans og en Tovende kastet ud. Den overbordfaldne forsvandt imidlertid umiddelbart efter og kom ikke mere til Syne. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den Forulykkede har faaet Overbalance, da han vilde frigøre Tovet fra Pullerten.
- 124.** M/Sk. **Karen** af Klaksvig, 124 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Havareret d. $\frac{9}{4}$ 31 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn. Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{11}{4}$ 31. Kl. 17⁴⁵, da K. befandt sig paa en Fiskeplads 10 Sm. NV. af Geirfugl, opdagedes det, at Roret havde faaet en stor Revne i Rorstammen. Der blev lagt en Wire- og 2 Kædestroppe om Stammen, hvorefter der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.
- 125.** S/S **Karla** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Glasgow. Tørnet Kajen d. $\frac{4}{9}$ 31 i Manchester. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{9}$ 31. Ved Afsejlingen tørnede K. Kajmuren i Manchester Ship Canal, hvorved Stævnen blev let beskadiget. Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være Vind og Strøm.
- 126.** S/S **Kaupo** af Riga. 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{10}$ 31 i Kjøbenhavns Havn. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{31}{10}$ 31. Kl. ca. 22³⁰, medens K. var beliggende ved Enghave Brygge, mistede en Havnearbejder, der var paa Vej ned i Lasten, sit Tag i Lastlejderen, hvorved han fik Overbalance og styrtede baglæns ned i Lasten. Den paagældende, der havde faaet nogle mindre Kvæstelser i Ansigtet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 127.** S/S **Kentucky** af Kjøbenhavn, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til New Orleans i Ballast. Rørt Grunden d. $\frac{19}{9}$ 31 ved Amerikas Ø.-Kyst. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{11}$ 31. Kl. 12 befandt K. sig paa obs. 28°00' N. Brd. 80°16' V. Lgd. Der styredes retv. S. indtil Kursen Kl. 13³⁰ ændredes til retv. S 9° Ø. Føreren gik nu fra Broen, idet han gav den vagthavende Styrmand Ordre til,

at K. ikke maatte komme nærmere til Kysten end 3—4 Sm. Kl. 14³⁵ mærkedes det, at Skibet rørte Grunden, Roret blev lagt haardt Bb. og der styredes ret ud fra Land. Efter at have udsejlet ca. 2 Sm. blev Kursen atter lagt langs Landet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Afstanden til Landet er gisset for stor.

128. S/S **Kjøbenhavn** af Kjøbenhavn, 1497 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Paasejlet d. 28/7 31 i Grimsby.

Indberetning til Board of Trade dat. 25/8 31.

Søforklaring i Aalborg d. 8/9 31.

Kl. 18, medens K. laa fortøjet ved Kajen i Alexandra Dok, blev Skibet paasejlet af engelsk Fiskeriinspektionsskib »Boyne«, der var i Færd med at svinge rundt i Dokken. Ved Paasejlingen fik K. et Hul i næstøverste Pladerang om Stb. udfor Agterkant af Nr. 2 Luge, samt en Del ovenbords Havarier og Buler i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

129. M/Gl. **Klara** af Samsø, 56 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Bøg.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 13/10 31 i Kjøbenhavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 17/10 31.

Kl. ca. 14³⁰, medens K. lossede Oliekager i Kalkbrænderihavnen, fiskede Lossehagen under Ophivningen under Agterkant af Lugekarmen. Uagtet Spillet straks blev stoppet, brækkede Lossebommen og faldt ind over Land, hvor den ramte en Arbejder, der blev dræbt paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

130. S/S **Knut** af Kjøbenhavn, 1274 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Kiel-wijk med Kokssmuld.

Grundstødt d. 8/1 31 paa Ousefloden.

Søforklaring i Kiel d. 12/1 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 4/5 31.

Kl. 11⁰⁵, da K. — der havde Lods om Bord — befandt sig udfor Whitgift og skulde passere en med-gaaende Damper, tog Skibet Grunden paa Farvandets N.-Side og blev staaende. D. 9/1 Kl. 8⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp, men blev af Strømmen ført ned mod en Banke, hvor det Kl. 8⁵² tog Grunden. Da det viste sig umuligt at bringe K. flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og Kl. 22⁴⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til den første Grundstødning er, at K. under Passagen af den med-gaaende Damper har holdt for langt over i Farvandets Bb.s Side. Aarsagen til den anden Grundstødning er Strømsætning.

131. 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Færøerne med Bønner.

Tørnet en undersøisk Hindring d. 5/6 31 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. 9/6 31.

Kl. 2¹⁵, da K. var 2 Sm. NV. af Newarp F.S., gaaende for Sejl alene, mærkedes det, at Skruen tørnede en undersøisk Hindring. Det viste sig, at Skruen var slaaet af Skrueakslen og laa an imod Rorstammen.

132. S/S **Kong Haakon** af Kjøbenhavn, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Kjøbenhavn med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. 14/3 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 17/3 31.

Se Nr. 66.

133. S/S **Kurland** af Hamburg, 1349 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Haugesund til Leningrad med Sild.

Grundstødt d. 25/5 31 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. 27/5 31.

Kl. 5 grundstødte K. i diset Vejr 1/2 Sm. Ø. for Højen Fyr. Kl. 18³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

134. M/S **Laura** af Fredericia. 99 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg med Benzin.

Forlist i December 1931 i Kattegat; 7 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 14/3 og 22/3 32.

D. 3/12 Kl. 12⁴⁵ afgik L. fra Kjøbenhavn, og Kl. ca. 15 passerede Skibet Kronborg Signalstation. Da der Natten mellem den 3/12 og 4/12 blæste en Storm, og da der i de følgende Dage intet blev set eller hørt til Skibet, blev Skibe i Kattegat anmodet om at holde Udkig efter L., ligesom L. i Dagene 7/12, 8/12 og 10/12 blev eftersøgt ved Hjælp af Flyvemaskiner. Da al Eftersøgning var forgæves, og da der i Dagene fra 8/12—11/12 paa Sveriges V.-Kyst blev fundet Vraggods hidrørende fra L., maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Jens Rasmussen til Vindingland. Styrmand Herluf Krintel og Maskinmester Jens Chr. Jensen, begge af Fredericia, Smører Skjoldborg Petersen af Kjøbenhavn, Hovmester Peter Frederik Hansen af Strib samt Letmatroserne Anton Thorvald Petersen af Sakskøbing og Jeppe Peter Steenfalk af Kolding.

135. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til London med Træ.

a) Paasejlet d. $\frac{7}{1}$ 31 paa Themsen.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{8}{1}$ 31.
Søforhør i Aarhus d. $\frac{9}{2}$ 31.

Kl. 4¹⁰, medens L. M. i diset Vejr med tætte Taagebanker laa opankret paa anvist Plads ved Gravesend kom en Damper, der senere viste sig at være engelsk S/S »Starling«, i Sigte forude i et Par Skibslængders Afstand. Fra L. M. blev der givet forskriftsmæssigt Taagesignal. Umiddelbart efter tørnede S. med Boven imod L. M.s Bb.s Anker, der var hevet op i Klydset, hvorved L. M. fik Boven stærkt beskadiget og Stb.s Ankerkæde sprængt i Klydset.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $\frac{13}{1}$ 31 paa Themsen.
Søforhør i Aarhus d. $\frac{9}{2}$ 31.

Kl. 18⁵³ afgik L. M. fra Greenland Dok Sluse assisteret af Lods og Slæbedamper. Kl. ca. 19¹², medens L. M. var i Færd med at overhale en Damper om Stb., drejede dette Skib pludselig Bb. over. L. M. drejede Bb. over, og da Skibet atter skulde rettes op i Farvandet, brækkede Slæberen. L. M.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev stukket i Bund, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede Stævnen imod Stb.s Laaring af et Fartøj »Garthclyde«, som laa fortøjet paa Flodens N.-Side.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

136. 3^m Sk. **Lemming** af Rotterdam, 228 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Danzig. Tom.

Grundstødt d. $\frac{5}{8}$ 31 ved Lollands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{8}$ 31.

Kl. 3 grundstødte L. i sigtbart Vejr ved Albu Triller. Kl. 14 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

137. Ff. **Lilly** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $\frac{20}{9}$ 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{15}{10}$ 31.

Kl. ca. 21⁴⁵, medens L. laa til Ankers paa en Fiskeplads 82 Sm. V.t.N. af Graadyb Barre, kom en Trawler i Sigte om Stb. Da Trawleren nærmede sig L., hvis Ankerlanterne brændte klart, ændrede den pludselig Kurs Tværs over L.s Ankergrejer. For at henlede Opmærksomheden paa sig, blev der fra L. afgivet Signal med Taagehornet og blusset; desuagtet fiskede Trawlen L.s Ankergrejer, hvorved Ankerkæden brækkede.

Anm. Søforklaring fra Trawleren, hvis Navn og Hjemsted ikke kendes, foreligger ikke.

138. S/S **Limfjorden** af Aalborg, 488 Reg. T. Br. Bygget 1904/1913 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nørresundby.

Kollideret d. $\frac{5}{3}$ 31 i Kattegat.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{9}{3}$ 31.

Se Nr. 105

139. S/S **Linhope** af Riga. Paa Rejse fra Newcastle til Odense med Cinders.

Grundstødt d. $\frac{5}{7}$ 31 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Hurup d. $\frac{8}{7}$ 31.

Kl. 12 grundstødte L. i taaget Vejr ved Hvidbjerg Strand. D. $\frac{6}{7}$ kom Skibet Flot ved Assistance af en engelsk Damper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

140. M/Sk. **Lisbeth** af Vejle, 55 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Ebeltoft med 97 Tons Briketter.

Grundstødt d. $\frac{21}{12}$ 31 ved Jyllands O.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{12}$ 31.

Strandingsforretning i Ebeltoft d. $\frac{22}{12}$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. $\frac{24}{12}$ 31.

Kl. 6 befandt L. sig mellem Skadegrunden og Mols i Sletter-Hage Fyrs grønne Vinkel. Det blev nu Taage, hvorfor Farten reduceredes samtidig med, at Loddet holdtes gaaende. Da Skadegrunden var passeret, blev Maskinen sat Fuld Kraft Frem, og der styredes N.t.Ø.¹/₂Ø. mod Kosten paa Sandhagen. Kl. ca. 8³⁰ saas Landet ved Alhage; Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Alhage og blev staaende. Kl. ca. 18 kom L. flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

141. S/S **London** af Kjøbenhavn, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gdynia til Grimsby med Træ.

Kollideret d. $\frac{18}{6}$ 31 i Grimsby.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{6}$ 31.

Søforklaring i Nykøbing S. d. $\frac{3}{7}$ 31.

Kl. ca. 9 gik L. assisteret af Lods og Slæbebaad for langsom Maskine gennem Royal Dok. Da Skibet var ca. 400 m fra Slusen til Alexandra Dok, blev Maskinen stoppet samtidig med, at der blev givet Signal til Slæbebaaden om ikke at trække mere. Da Skibet var ca. 200 m fra Slusen, beordredes Maskinen Langsom Bak og kort efter Halv Kraft Bak. Skibets Fart fremover syntes nu at tiltage, hvorfor der to Gange blev slaaet

Fuld Kraft Bak. Da Farten stadig syntes at tiltage, blev Maskinen stoppet og umiddelbart efter beordret Fuld Kraft Bak. Da Skibets Fart vedblivende ikke aftog, og der syntes Fare for en Kollision med to ved Kajen liggende Fiskefartøjer, blev begge Ankre stukket i Bund med ca. 17 Fv. Kæde, men kort efter tørnede L. imod Ff. »Bellona« af Astol der fik et Hul i Siden. Ved Kollisionen blev Ff. »Betty Mork« af Grimsby klemmt mellem B. og Kajen, hvorved Kutteren blev læk og sank i Løbet af 3 Minutter.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at der er manøvreret forkert i Maskinen første Gang, der blev givet Ordre til at bakke.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Hull med Træ.

Kollideret d. $26/_{11}$ 31 i Sundet; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $14/_{12}$ 31.

Kl. ca. 5 passeredes Drogden F.S. Vejret var diset. Kl. ca. 5^{20} , da L. passerede Bøje Nr. 2 om Bb., kom en Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Der styredes retv. N. 10^0 Ø. Ca. 1 Minut senere blev der givet lidt Stb.s Ror, saaledes at L. holdtes helt over i Farvandets Stb.s Side. Da Skibene nærmede sig hinanden og der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter saas det andet Skib dreje Stb. over, hvorfor Signalet blev gentaget; da en Kollision imidlertid syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter — Kl. 5^{24} — tørnede det andet Skib) imod L.s Stb.s Side udfør Fokkerigingen. Ved Kollisionen fik L. Skanseklædningen trykket ind samt en stor Lækage i Stb.s Bunker. Det andet Skib, der senere er oplyst at være S/S »Inga« af Kalmar, forsvandt uden at opgive Navn og Hjemsted. L. søgte ind til København for Reparation.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

142. D/B **Lykkens Prøve** af Taars, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Taars paa Stenfiskeri.

Strandet d. $9/_{7}$ 31 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. Vejrø d. $9/_{7}$ 31.

Kl. 3 drev L. P. under en orkanagtig V.-lig Storm med Ankrene i Land paa V.-Siden af Vejrø. D. $11/_{7}$ blev Baaden bragt flot.

Anm. Aarsagen til Strandingen var haardt Vejr.

143. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1029 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal og Jern.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Frederikshavn med Passagerer og Stykgods.

Maskinen havareret d. $30/_{1}$ 31 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $3/_{2}$ 31.

Kl. 4^{18} passeredes Østre Flak F. S. Kl. 4^{40} mærkedes stærke Stød i Maskinen, og Skibet opankredes. Det viste sig, at Lavtryksstemplet tog i mod Dækslet. Kl. 5^{40} — efter at en ny Pakning var paalagt — fortsattes Rejsen. Kort efter mærkedes stærke Stød i Lavtryks Exentriker, og Kl. 6^{40} opankredes Skibet atter. Det viste sig, at den forreste Arm paa Lavtryks Krumtap var revnet og knækket. Der tilkaldtes Assistance, og M. G. M. blev indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havarierne.

b) Paasejlet d. $14/_{3}$ 31 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/_{3}$ 31.

Kl. ca. 8, medens M. G. M. laa fortøjet foranfor S/S »Falken« af Svendborg, blev sidstnævnte Skib paa sejlet af S/S »Kong Haakon« af Kjøbenhavn, hvorved F. sprængte Fortøjningerne og tørnede imod M. G. M., der fik Gelænder og Lønning bøjet.

144. S/S **Maine** af Kjøbenhavn, 2158 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $28/_{2}$ 31 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 3/3 31.

Under Arbejdet med at rigge Antennen op medens M. laa fortøjet i Frihavnen, blev Matros Niels Engel Meyer af Lynæs sendt op paa Fortoppen for at klare Antenneraaens Støttebarduner. Da den paagældende atter skulde til Dæks, lod han sig glide ned ad Stængebardunen nedtil Mærset, hvor han søgte at faa Fodfæste. Dette lykkedes ikke, og den paagældende rutschede i Hænderne indtil Klædningen og Bændslerne paa Bardunen, hvor han mistede Taget og faldt ned paa en paa Dækket liggende Landgang. I en tilkaldt Ambulance blev han kørt til Rigshospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

145. M/Gl. **Maja** af Troense, 140 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Faaborg.

Kollideret d. $5/_{3}$ 31 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $7/_{3}$ 31.

Kl. ca. 8^{20} , da M., der havde Lods om Bord, under tæt Taage var i Nærheden af Kudensee Vigeplads, blev det besluttet at fortøje ved Kanalsiden. Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter kom en Ankerligger, der senere viste sig at være M/S »Methan« af Hamburg og hvorfra der ikke var hørt noget Taagesignal, i Sigte forude. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede »Maja«s Spryd imod »Methan«s Bb.s Side, hvorved det førstnævnte Skib fik Sprydet brækket og Lønning og Skanseklædningspladen for om Stb. samt 2 Støtter bøjet medens »Methan« fik de to øverste Bord i Bb.s Redningsbaad knust. Baadklamperne beskadiget. Døren til Dækshuset trykket ind og den øverste Plade agter om Bb. bulet.

Anm. Søforklaring fra »Methan« foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Harburg til Svendborg med Stykgods.

Grundstødt d. $29/_{4}$ 31 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $2/_{5}$ 31.

Kl. 0¹⁵ tog M. i diset Vejr Grunden paa en Stenhøfde ved Juellssand. Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

146. S/S **Margrethe** af Aalborg, 2441 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{3}{8}$ 31 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{8}$ og $\frac{7}{8}$ 31.

Kl. 6²⁰ passeredes Gjedser Rev F.S. om Bb. i 0,5 Sm.s Afstand; Kursen ændredes fra retv. S. 85° Ø. til retv. N. 29° Ø. Vejret var taaget, hvorfor M. gik for langsom Fart og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 6³² hørtes Taagesignal fra en Damper ca. 4 Str. om Stb., hvorfor Maskinen blev stoppet. Kl. ca. 6³⁴ kom det andet Skib — S/S »Liva« af Libau — i Sigte 5 Str. om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand, styrende ret paa M., der laa omtrent stille. Fra L. hørtes 3 korte Toner med Dampfløjten, og da en Kollision syntes uundgaaelig, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem samtidig med, at Roret blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter — Kl. 6³⁵ — tørnede L. med Stævnen imod M. Stb.s Laaring, hvorved der fremkom en Bule mellem Hoved- og Mellemdækket.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

147. S/S **Maria Toft** af Kjøbenhavn, 1911 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Hull med Træ.

Kollideret d. $\frac{30}{11}$ 31 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{12}$ 31.

Kl. 9, medens M. T. i Taage under Assistance af Lods var i Færd med at svaje i Victoria Dock, kom polsk S/S »Rewa« bakkende op for Boven af M. T. og drejede Stb. over, hvorved M. T.s Stævn tørnede imod R.s Bb.s Laaring.

148. M/S **Mariane** af Hamburg. Paa Rejse fra Stockholm til Rønne.

Grundstødt d. $\frac{30}{5}$ 31 ved Bornholms N.Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{6}$ 31.

Kl. 5³⁰ grundstødte M. i taaget Vejr ved Rø. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

149. M/S **Marie Mærsk** af Fredericia, 8271 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Curacao til Las Palmas med Brændselolie.

Brand om Bord d. $\frac{6}{6}$ 31 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Las Palmas d. $\frac{4}{7}$ og $\frac{5}{7}$ 31, og i Fredericia d. $\frac{15}{10}$ 31.

Kl. 12 befandt Skibet sig paa 22°43' N. Brd. 41°18' V. Lgd. Under Arbejdet med at fjerne en Stillingsplanke, der havde været benyttet ved Nedvaskning af Forbrugstankene i Maskinrummet, tørnede Plankens ene Ende Kl. 14⁰⁷ imod den øverste Prøvehane paa den Bb.s daglige Forbrugstank. Hanen knækkede af, og Olien stod i en Straale ud over Udstødsrørene fra Bb. Hovedmotor, hvor den straks blev antændt. Det forsøgtes straks at stoppe Hullet i Tanken, men Flammerne slog op om denne, saaledes at Ophold derved var umuligt. Den brændende Olie strømmede ned over den elektriske Fordelingstavle, og i Løbet af faa Sekunder var hele Maskinrummet i Flamme, saaledes at Brandslukningsmidlerne ikke kunde sættes i Virksomhed. Ilden slog op gennem Maskinskyltet og antændte Motorbaaden samt muliggjorde Ophold paa Baadedækket agter. Det forsøgtes forgæves ved Hjælp af fem Ildslukningsapparater at dæmpe Ilden. Da der kunde befrygtes Eksplosioner, blev det besluttet at forlade Skibet i de to midtskibs anbragte Redningsbaade. Kl. 14²⁵ forlod Baadene Skibet og roedes bort i sikker Afstand fra dette. D. $\frac{7}{6}$ Kl. 0¹⁵ var Ilden aftaget, og Besætningen gik atter om Bord i M. M. og paabegyndte Slukningsarbejdet. Da Nødenenergikilden til Skibets Radioanlæg var ødelagt af Ilden, anbragtes Generatoren paa underste Bro, og ved Hjælp af Haandrattet, der blev demonteret, lykkedes det at dreje Generatoren med Haandkraft, saaledes at der Kl. 11⁴⁵ kunde opnaas Radioforbindelse med et andet Skib. Kl. 17³⁰ ankom S/S »Eastern Glen« af New York, der indvilgede i at tage M. M. paa Slæb, dog kun til Boston, eventuelt New York. Der etableredes Slæbeforbindelse mellem Skibene ved Hjælp af 2 14" Græskabler, 1 6" og 1 3,3" Staalwire, og Kl. 8¹⁵ paabegyndtes Slæbningen, idet M. M. styredes ved Hjælp af Haandrattet, der imidlertid atter var monteret. Kl. 8⁵⁵ sprang Bb. Kabeltov og G. E. skar over paa M. M.s Stb.s Side. Under Manøvrerne med at rette G. E. op, tørnede M. M.s Stb.s Bov imod G. E.s Bb.s Laaring, hvorved M. M.s Anker gik gennem Skibssiden ind i G. E.s Poop. Ved Kollisionen fik M. M. ca. 2' af Ankerklydssets underste Overkant brækket af, 4 Stævnplader bulede, en Del Pladerangsnagler trukket ud og Kædekliberen paa Bakken beskadiget. Endvidere blev Stb.s Kabel overskaaret. Da G. E. atter gik Frem, sprængtes de øvrige Trosser saaledes, at al Forbindelse mellem Skibene blev afbrudt. Der etableredes nu Slæbeforbindelse mellem Skibene ved Hjælp af Wire og Bb.s Ankerkæde, og Kl. 18²⁰ fortsattes Slæbningen.

D. $\frac{10}{6}$ Kl. 11²⁰ var Ilden, der ogsaa havde raseret Proviand- og Kabelrum agter, slukket. Kl. 21 anmodedes E.G om at stoppe og lade Slæberen gaa, hvilket E.G. nægtede at gøre. Da E. G. trods gentagne Anmodninger nægtede at lade Slæberen gaa, blev denne kappet, og d. $\frac{12}{6}$ Kl. 11³² var Forbindelsen mellem Skibene afbrudt; skibene var da på 28°10' N. Brd. 48°24' V.Lgd. M. M. drev nu indtil d. 18/6 Kl. 19¹⁰, da en bugserbaad, der var sendt ud, ankom og paabegyndte SlæbningEN. D. 21/6 Kl. 6⁴⁰ ankom endnu en Slæbe-damper, og d. $\frac{2}{7}$ ankom Skibene til Las Palmas.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

150. S/S **Marionga D. Thermiotis** af Andros, 4784 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Novorossisk til Danmark med Korn.

Grundstødt d. $\frac{24}{5}$ og $\frac{30}{5}$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

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

D. $\frac{24}{5}$ Kl. 12³⁰, da M. D. T. under Assistance af Lods og Slæbedamper var ved Indsejlingen til Frederikshavn, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{26}{5}$ Kl. 14 kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

D. $\frac{30}{5}$ Kl. 14⁴⁰, medens M. D. T. assisteret af Lods, sejlede over Hals Barre, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. D. $\frac{31}{5}$ Kl. 3²⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen ved Frederikshavn skyldes Fejlskøn med Hensyn til Vandstanden, og at Grundstødningen paa Hals Barre skyldes større Afdrift end beregnet.

151. M/Jt. **Martha** af Aalborg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Krik med Hvede og Foderstoffer.

Sprunget læk d. $\frac{15}{12}$ 31 i Lemvig Havn.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{15}{12}$ 31.

Paa Grund af Vejrforholdene søgte M. ind til Lemvig, hvor der d. $\frac{14}{12}$ Kl. ca. 13 fortøjedes ved Bolværket i den vestre Havn. Det blæste en frisk VNV.-lig Kuling. I Løbet af Natten drejede Vinden til NNV. og tiltog til orkanagtig Storm. D. $\frac{15}{12}$ Kl. ca. 6 forsøgtes det forgæves ved egen Hjælp at forhale M., der huggede imod Bolværket. Føreren gik nu i Land for at skaffe Hjælp, men inden der kom Assistance, sprang M. læk og sank.

Anm. Aarsagen til Lækagen maa antages at være haardt Vejr.

152. M/Sk. **Mary** af Terapel (Holland). Paa Rejse fra Københavnen til Hammerhavnen i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{7}$ 31 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Helligpeder d. $\frac{20}{7}$ 31.

Kl. 5 grundstødte M. i tæt Taage ved Teglkæaas. Ca. 2 Timer senere kom Skibet flot ved Assistance af en tysk Motorskonnert.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

153. M/Tj. **Mary** af Løgstør, 82 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Skive med 135 Tons Briketter.

Grundstødt d. $\frac{10}{11}$ 31 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{11}$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{29}{2}$ 32.

Kl. ca. 3⁵⁵, da M. i usigtbart Vejr efter Bestikket skulde være ca. 7 Sm. SV. af Albuen Fyr, kom dette Fyr pludselig i Sigte, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Albu Triller. Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

154. Ff. **Merry** af Skagen, 31 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Skaberrak til Skagen med Fisk.

Kollideret og forlist d. $\frac{8}{11}$ 31 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{16}{11}$ 31.

Forlisansmeldelse dat. Skagen d. $\frac{17}{11}$ 31.

Kl. 15¹⁵ pejlede Højen Fyr i SØ. og Skagens F.S. i Ø.t.S. Kursen ændredes fra ØSØ. til Ø.NØ. Kl. ca. 15³⁰ blev Føreren afløst ved Roret, hvorefter Føreren lagde sig paa Kistebænken i Styrehuset. Ca. 5 Minutter senere tørnede en Damper, der ikke var set forinden og som senere viste sig at være S/S »Saguache« af New York, imod M.s Stb.s Side agten for Vantet og skar sig 2—3 Fod ind i Skroget. M. blev hængende paa S.s Bov. Ved Hjælp af en Lejder kom Besætningen — 3 Mand — om Bord i S., og umiddelbart efter sank M., hvis Lanterner brændte klart.

Anm. 1. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

Anm. 2. Der er af det offentlige rejst Tiltale mod M.s Rorsmand i Henhold til Sømandslovens § 84 for ved Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Kollisionen. Der er endnu ikke faldet Dom i Sagen.

155. Ff. **Merry** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsoen.

Kollideret d. $\frac{18}{12}$ 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{1}$ 32.

Se Nr. 25.

156. Ff. **Meta** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1897/ 1918 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i Marts 1931 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{4}$ og $\frac{28}{4}$ 31.

Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{18}{6}$ 31.

D. $\frac{10}{3}$ opankredes M. ca. 5 Sm. NV. $\frac{1}{4}$ N. af Amrum Bank F.S. ca. 350 Fv. fra Ff. »Martha« af Esbjerg. D. $\frac{11}{3}$ Kl.ca. 4 forsvandt M.af Sigte i en Snebyge. Da Vejret Kl. ca. 6 klarede op, var M. forsvundet. Da man senere har fundet Liget af M.s Kok, og da der endvidere er fundet vraggods, hidrørende fra M. og som bærer Spor af en Kollision, maa det antages, at Kutteren er blevet paasejlet under Snetykningen.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Methellus Hansen, Bedstemand Axel Hansen, Fisker Svend Hansen, alle af Esbjerg, samt Kok Niels Pedersen af Strandby ved Frederikshavn.

157. M/Gl. **Minna** af Thisted. 30 Reg. T. Br. Bygget 1874/ 1920 af Eg. Paa Rejse fra Nordens Cementfabrik til Aalborg med Cement.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 31 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Thisted d. $\frac{4}{6}$ 31.

Kl. 15³⁰ gik M. gennem Jernbanebroen og styrede mod Pontonbroen, der viste Signal for Gennemsejling vestfra. Da Skibet var i Nærheden af Pontonbroen, blev Føreren, der opholdt sig i Styrehuset, hvorfra der ikke kunde ses over Boven, opmærksom paa et Skib, der senere viste sig at være M/Yt. »Violen« af Aalborg, og som var i en Afstand af ca. 80 m. V. syntes at ligge stille, og M.s Ror blev lagt haardt Bb. Umiddelbart efter saas V. gaa foran for Boven af M., hvis Klyverbom tørnede V.s Mast, der brækkede. V. fik endvidere Skandækket og 2 Planker i Forskibet samt Stb.s Lønning beskadiget. M.s Klyverbom og Palstøtte knækkede og Stævnkrien blev beskadiget.

V.s Fører har under et den ³⁰/₇ 31 i Aalborg afholdt Søforhør forklaret, at V. Kl. ca. 14³⁰ afgik fra Nørresundby. Da Skibet var kommet gennem Pontonbroen vistes Stopsignal fra Jernbanebroen, hvorfor V. holdtes gaaende mellem Broerne. Efter ca. 20 Minutters Forløb blev der paa Jernbanebroen hejst Signal for Gennemsejling Vest fra, og V. blev holdt i Farvandets nordlige Side. Umiddelbart efter saas M. styrende ret imod V. Da Skibene var tæt ved hinanden, drejede M. pludselig Bb. over, og da der syntes Fare for en Kollision, kastedes V.s Maskine Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i M. for sent har set V.

Anm. 2. M.s Fører har for Overtrædelse af de internationale Søvejsregler ved ikke at have sørget for fornødent Udkig, erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr.

158. M/Lystjt. **Minna** af Hamburg, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. ⁸/₇ 31 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Næstved d. ⁹/₇ 31.

Kl. 15³⁰ strandede M. under en V.-lig Storm i usigtbart Vejr ved Karrebæksminde. Besætningen — ialt 5 Personer — bjergedes.

Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være, at Indsejlingen til Havnen ikke kunde findes, fordi Søerne stadig skyllede over Bølgebryderne.

159. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse til Antwerpen.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. ²⁰/₃ 31 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d. ²³/₃ 31.

Kl. 16⁴⁵, medens M. var ved at lægge til Kajen, blev Letmatros Niels Svend Edvin Larsen af Høve indviklet i en Wire, han var i Færd med at hive hjem. Den paagældende blev hevet rundt Spilkoppen, og da Spillet blev standset, viste det sig, at han havde 4—5 Tørner af Wiren omkring Underlivet og en Tørn over Bryst og Skulder. I en tilkaldt Ambulance blev han kørt til Skadestuen paa Politistationen, hvor det konstateredes, at han var afgaaet ved Døden.

160. B/B **Mjølnær** af Kjøbenhavn, 70 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

Kollideret d. ⁹/₄ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ⁹/₄ 31.

Kl. 16, medens M. assisterede amerikansk S/S »Carplaka«, fra Frihavnens Midtermole i Østbassinet til Mellembassinet, hvor C. skulde svajes rundt, kom S/S »Pluto« af Amsterdam i Sigte for indgaaende til Frihavnen. Fra P. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal fra C. besvaredes med 3 korte Toner. M. drejedes med Stævnen ind mod C. saaledes at M. kom til at ligge langs Siden af denne med Agterenden lidt udenfor C.s Stævn. Fra P. hørtes atter 2 korte Toner, og da Skibet passerede, tørnede det mod M., der blev presset ind mod C., hvorved der kom en Bule i det Opstaaende. Desuden blev Bb.s Lønning beskadiget og Cementen i Rendestenen sprængt.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

161. Ff. **Monica** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br.

Kollideret d. ¹⁸/₅ 31 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ⁶/₇ og ¹³/₇ 31.

Kl. ca. 13³⁰ afgik M. fra det midterste Bassin i den nye Fiskerihavn. Da M. kom ud af Bassinet, saas en Motorbaad, der var for indgaaende, imellem Havnemolerne. M. holdtes i Farvandets N.-lige Side. Da Fartøjerne var ca. 4 m fra hinanden, og der syntes Fare for en Kollision, forsøgtes ved Raab at varsko Motorbaadens Fører samtidig med, at Motoren kastedes Bak. Umiddelbart efter tørnede Motorbaadens Stævn imod M.s Bb.s Bov, hvorved Motorbaadens Stævn blev knust. De i Baaden værende 2 Mand bjærgede sig om Bord i M. og kort efter sank Motorbaaden.

Af den af Motorbaadens Fører afgivne Forklaring fremgaar, at Motorbaaden skulde ind i det nordre Bassin i den nye Fiskerihavn. Da Baaden var mellem Havnemolerne i Farvandets S.-lige Side, saas M. kommende ud fra det midterste Bassin, sejlene i Farvandets forkerte Side. Fartøjerne syntes at kunne gaa klar af hinanden, men pludselig drejede M. Bb. over, hvorefter Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldtes den Omstændighed, at Motorbaaden ikke holdt tilstrækkeligt Stb. over og gik agten om M.

162. 2^m M/Kt. **Morning Star** af Trangisvaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ¹⁵/₃ 31 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. ¹⁷/₃ 31.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. ¹⁶/₅ 31.

Kl. 16³⁰, medens M. S. under en haard ØSØ.-lig Storm laa Bak for Bb.s Halse for 2 rebet Storsejl, 3 rebet Mesan, 2 rebet Stagfok og Stormklyver 10—20 Sm. V. for Einarsdrangar ved Vestmannøerne, tog Skibet en svær Braadsø over. Umiddelbart efter saas Fisker Sigmund Berg Jacobsen af Sandvig liggende i Vandet i Læ af M. S., og inden man fik fat i en Redningskrans, var den overbordfaldne drevet 15—20 Fv.

agterud. Det forsøgtes forgæves at faa Skibet til at falde af, og da Vejret var for haardt til at vende ved Hjælp af Motoren, maatte et hvert Forsøg paa Redning opgives.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

163. S/S **Najaden** af Esbjerg, 1963 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Helsingfors til Kukkonieniemi med Cellulose.

Grundstødt d. $^{30}/_{10}$ 31 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Wiborg d. $^{4}/_{11}$ 31 og i Helsingør d. $^{12}/_{11}$ 31.

Kl. 4¹⁰ kom Lilla Fiskar Fyr i Sigte lidt om Bb. Vejret var halvklart, Sigtbarheden ca. 4 Sm. N., der havde Lods om Bord, holdtes misv. NØ., hvilken Kurs skulde føre 1 Sm. V. om Paaoluoto Grunden. Kl. 4²⁰ tabtes Lilla Fiskar Fyr af Sigte i en Snebygge, hvorfor Farten blev reduceret. Fyret var kort forinden pejlet i misv. Ø. $^{3}/_{4}$ N. Kl. 4⁴⁵ fik Lodsens Fyrets grønne Vinkel i Sigte; Farten blev reduceret til Langsomt. Kort efter var N. i Fyrets røde Vinkel, der havdes lidt agten for Tværs om Bb., men paa Grund af Snetykning kunde Afstanden til Fyret ikke bestemmes. Umiddelbart efter tog N. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Paaoluotos V.-lige Grund i den røde Vinkel af Lilla Fiskar Fyr. Efter Grundstødningen strømmede Vandet ind i Forlasten, der hurtigt blev fyldt. Der tilkaldtes Assistance, og den $^{2}/_{11}$ kom N. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. N. gik ind til Transsund, hvor Ladningen opløstes.

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

164. S/S **Neptun** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

a) Paa Rejse fra Casablanca med Byg.

Mistet Dækslast d. $^{22}/_{8}$ 31 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{14}/_{11}$ 31.

Kl. ca. 21, da N. var ca. 2 Sm. af Anduvningsbøjen til Casablanca, slingrede Skibet voldsomt i den svære Dønning, hvorved Lasten kastede sig og gav Skibet en svær Stb.s Slagside. Maskinen blev stoppet, og det blev besluttet at kaste Dækslasten over Bord. Da Skibet ikke rettede sig op, returneredes til Casablanca. Kl. 21⁴⁵ ankredes paa Reden. I Løbet af Natten kastedes yderligere en Del af Lasten over Bord, og d. $^{23}/_{8}$ Kl. 6 gik N. ind i Havnen for at faa Lasten stuvet om.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til at Lasten kastede sig. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lasten har kastet sig ved at en Del Byg er trængt ind i det tomme Rum mellem Spanterne.

b) Kollideret og grundstødt d. $^{14}/_{10}$ 31 paa Guadalquivir.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{14}/_{11}$ 31.

Kl. ca. 15⁴⁵, da N. assisteret af Lods sejlede op ad Guadalquivir, blev der fra en agten for N. værende Damper — S/S »Colon« af London — givet Signal om, at dette Skib vilde passere N. N.s Fart blev mindsket, og der blev givet 2 korte Toner med Dampfløjten samtidig med, at Skibet blev holdt over i Farvandet Bb.s Side. Da C. var foran for Tværs af N., syntes C.s Fart at blive reduceret. Kort efter skar C. Bb. over mod N., og umiddelbart efter — Kl. ca. 16⁰⁵ tørnede Skibene sammen, hvorved N. fik nogen Skade paa det opstaaende. Efter Kollisionen tabte N. Styret, og skønt Maskinen arbejdede Fuld Kraft Bak, løb N. med Stævnen op i Flodbredden. N. kom straks flot.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

165. M/Tj. **Neptunus** af Marstal, 83 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gravarna til Hamburg med Sten.

Grundstødt d. $^{30}/_{5}$ 31 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $^{8}/_{6}$ 31.

Søforhør i Marstal d. $^{6}/_{8}$ 31.

Kl. 14³⁰ grundstødte N. i sigtbart Vejr paa Sadelgrundet. Skibet, der var blevet læk, kom senere flot.

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

b) Paa Rejse fra Hamburg til Linkøping med Majs.

Kollideret d. $^{29}/_{6}$ 31 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Marstal d. $^{8}/_{8}$ 31.

Kl. ca. 19³⁰, da N. var ved km 89, blev Skibet overhalet af S/S »Vilja« af Oslo. N. holdtes saa tæt som muligt ved Kanalens Stb.s Side. Under Passagen blev N. suget ind mod V., hvorfor Roret blev lagt Stb. og Maskinen sat paa Langsom Fart. Da N. skar Stb. over, blev Roret lagt haardt Bb. N. tørnede imidlertid imod Kanalsiden, hvorefter Skibet drejede Bb. over. Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede N. med Forskibet imod V.s Stb.s Side. N. fik ved Kollisionen Sprydet brækket, Stævnen vredet Bb. over og Boven en Del beskadiget. N. gik til Marstal for Reparation.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

c) Kollideret d. $^{16}/_{7}$ 31 i Østersøen.

Søforklaring i Marstal d. $^{8}/_{8}$ 31.

Kl. 5, da N. i tæt Taage befandt sig 5—6 Sm. Ø. for Ølands Norra Udde, hørtes en Dampers Taagesignal forude om Stb. N. gik for Motor, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Da Dampers Taagesignal hørtes 2. eller 3. Gang, blev N.s Ror lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Taagehornet. Umiddelbart etter kom Damperen — S/S »Mathilde« at Norrkøping — i Sigte forude lidt om Stb., styrende ret imod N., der drejede Stb. over saaledes, at M. kom 4 Str. om Bb. Kort efter tørnede M. med Bb.s Bøve imod N.s Bb.s Side agten for Storlugen, hvorved N. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. 1. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

Anm. 2. Ved Rudkøbing Sørets Dom af $^{10}/_{2}$ 32 blev Føreren af N. frifundet for Anklagemyndighedens Tiltale for Overtrædelse af internationale Søvejsreglers Art. 16 og 28. Ved Østre Landsrets Dom af $^{20}/_{5}$ 32 blev S.s Fører idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 80 Kr. for Overtrædelse af den nævnte Bestemmelse i Søvejsreglerne.

166. 2^m M/Kt. **Njardlingur** af Trangisvaag. 52 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

1 Mand faldt over Bord og druknet d. ¹⁹/₁₀ 31 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. ²¹/₁₀ 31.

Kl. 19⁵⁰ faldt Fisker Vilhelm Meyer af Tveraa, der skulde ind i Styrehuset, over Bord. Det blæste en haard N.-lig Kuling med høj Sø. Skibet blev straks drejet til, men da der efter ca. ¹/₂ Times Forløb intet var set til den forulykkede, blev Rejsen efter et afholdt Skibsraad fortsat.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forulykkede har faaet Overbalance paa Grund af Skibets Bevægelser i Søen.

167. M/Sk. **Noah** af Svendborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Gdynia. Tom.

Grundstødt d. ¹⁸/₁ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁸/₁ 31.

Kl. 10³⁰, da N. ud for Lodsstationen ved Mariager-Fjord skulde drejes Bb. over op i Baakelinien, blev Skibet af Strøm og Vind, der blæste frisk af NV., ført over i Løbets Stb.s Side, hvor det tog Grunden og blev staaende. D. ²⁶/₁ Kl. 15²⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

168. 3^m M/Sk. **Noah** af Svendborg, 195 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

a) Kollideret d. ⁵/₅ 31 i Reykjavik Havn.

Søforklaring i Reykjavik d. ⁷/₅ 31.

Kl. 6 lettede N. assisteret af Lods fra en Ankerplads i Havnen for at gaa til Kaj. Under Manøvrerne med at dreje Skibet tørnede dette imod islandsk Vagtskib »Ægir«, der laa opankret. Ved Kollisionen fik N. en Del ovenbords Havari.

Anm. Søforklaring fra Æ. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Gdynia til Drøbak.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ¹²/₁₂ 31 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁷/₁₂ 31.

Kl. 21³⁰, da N. under en SV.-lig Kuling med Byger var ca. 12 Sm. N. for Rikshøft, bjærgedes Fore-stagejl. Under Arbejdet med at gøre Sejlet fast faldt Matros John Joensen af Mygledal over Bord. Der kastedes en Ende samt en Redningskrans ud til den overbordfaldne, fra hvem der blev hørt Raab i Læ. Efter ca. ¹/₂ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

169 Ff. **Noomi** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. ²/₁₂ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₁₂ 31.

Strandingsforretning dat. ¹⁰/₁₂ 31.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²⁸/₁ 32.

Kl. 16³⁰ afgik N. fra en Fiskeplads i Farvandet mellem Skallingen og Søren Jessens Sand, Tværs af Skallingen Fyr. Det var Taage, og der styredes ØNØ. Efter ca. 10 Minutters Forløb tog Skibet Grunden i Farvandets N.-lige Side og blev staaende. Det forsøgtes forgæves at faa Fartøjet af Grunden. D. ³/₁₂ kom en Fiskekutter til Assistance, og denne forsøgte forgæves at bringe N. flot. I Løbet af Eftermiddagen blæste det op til en S.-lig Snestorm. Søen brød river N.s Dæk, og da Slæbetrossen mellem Fartøjerne brækkede og N. var blevet læk forude, tilkaldtes Redningsbaaden fra Esbjerg ved Hjælp af Blus. Kl. ca. 19 blev N.s Besætning — 2 Mand — optaget af Redningsbaaden. D. ⁴/₁₂ blev N. bragt flot af en Bjærgningsdamper.

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

170. 3^m Sk. **Norden** af Marstal, 239 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Methil til Thorshavn med Kul og Koks.

Tørnet Kajen d. ¹⁴/₄ 31 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁶/₄ 31.

Kl. 11³⁰, da N. under Assistance af Lods og Bugserbaad afgik fra Nr. 2 Dock, mistede Skibet Styret og tørnede imod Kajen. N. fik Stævnen let beskadiget.

171. S/S **Nordhild** af Kjøbenhavn, 928 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Kollideret d. ¹⁰/₁ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁵/₁ 31.

Kl. ca. 6, da N., der havde Lods om Bord, skulde lægge til ved anvist Plads ved Islands Brygge, mistede Skibet Styret under en haard Snebyge og drejede Stb. over. Bb.s Anker blev stukket i Bund og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Da Farten var taget af N. tørnede Skibet imod M/F No. 16, der laa fortøjet udenpaa en langs Kajen liggende Skonnert, og som ikke var set før Paasejlingen fandt Sted.

172. Ff. **Nordsøen** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ³/₁₂ 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²⁸/₁₂ 31.

Kl. ca. 19³⁰, medens N. under en haard SV.-lig Kuling laa underdrejet ca. 100 m S. for Graadyb Lysbøje, tog Fartøjet en svær Braadsø over Agterenden. Da Braadsøen havde passeret Skibet, savnedes Fisker Anton Christian Martin Olesen af Esbjerg, der havde opholdt sig agterude, og da al Eftersøgning viste sig at være forgæves, maa han antages at være skyllet over Bord og druknet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

173. S/S **Olivia** af Helsingborg, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Jern. Paa Rejse fra Granton til Nakskov med Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{2}{1}$ 31 ved Lollands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{6}{1}$ 31.

Kl. 12¹⁵ pejledes Vengeance-Grund Lysbøje i Ø., Afst. 1 Sm., Log 48. Fra denne Plads styredes misv. S. 25° V. indtil Loggen — Kl. 14²⁷ — viste 68, Kursen ændredes da til misv. S. Vejret var diset. Kl. 14³⁷ kom et Fyr i Sigte i misv. S. 17° Ø. Maskinen blev stoppet og efter en Undersøgelse i Kortet blev Fyret, der senere viste sig at være Taars, antaget for at være Albuen. Kl. 14⁴⁰ kom et andet Fyr i Sigte paa Stb.s Bov, Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da O. begyndte at dreje Stb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Hvidegrunden og blev staaende. Kl. 19⁴⁵ kom O. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Taars Fyr i det disede Vejr blev forvekslet med Albuen Fyr.

174. S/S **Oluf Mærsk** af Svendborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{22}{6}$ 31 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{4}{7}$ 31.

Kl. 12⁴⁵ blev O. M., der lastede i East Dock, paasejlet af S/S Glenarch, der manøvreredes ind i Dokken.

Ved Paasejlingen fik O. M. en Del Skade paa Bb.s Side.

175. M/S **Olympia** af København, 4488 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Kollideret d. $\frac{22}{6}$ 31 paa La Plata.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{25}{6}$ 31.

Kl. 4⁵⁵ begyndte O. under en orkanagtig Byge at drive med Ankeret. Det andet Anker blev kastet, og der blev stukket ud paa begge Kæder samtidig med at Maskinen blev beordret klar. Ankrene kunde imidlertid ikke holde Skibet, der næsten var tomt, og dette drev nu med stærk Fart ned mod S/S »Charles H. Cramp« af New York, der laa opankret. Kl. 5¹⁰ tømmede O. med sin Stb.s Side med stor Kraft imod C. H. C.s Stævn, som ramte O.s Bak agten for Ankerklydset. O. svingede derefter langs Siden af C. H. C. og tømmede med sit Agterskib mod C. H. C.s Bb.s Side. O. svajede nu op for sine Ankre klar af C. H. C., men inden O.s Motorer var klar til Manøvre, tømmede de to Skibe endnu tre Gange mod hinanden, hvorved der hver Gang forarsagedes Havari paa O. Kl. 5²⁵ var O.s Maskine klar, hvorefter begge Ankre blev hevet hjem, og Skibet manøvreret klar af C. H. C.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

176. Ff. **Olympia** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Træ. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{3}{12}$, grundstødt d. $\frac{4}{12}$ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{12}$ 31.

Strandingsforretning i Bøvlingklit d. $\frac{4}{12}$ 31.

D. $\frac{3}{12}$ Kl. ca. 12, da O. var ca. 0,5 Sm. fra Indsejlingen til Hvide Sande, blev noget Tovværk slaaet over Bord af en Braadsø. Tovværket kom i Skruen, hvorfor Motoren gik i Staa, og O. opankredes. Det forsøgte forgæves at faa Skruen klar. Kl. ca. 15 var Vind og SØ tiltaget, saaledes at man maatte lade Ankeret gaa; d. $\frac{4}{12}$ Kl. ca. 7 drev O. paa Land ved Bøvlingklit. D. $\frac{11}{12}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

177. 3^m M/Sk. **Ondine** af Thorshavn, 213 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{18}{11}$ 31 i Thorshavn.

Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. $\frac{15}{1}$ 32.

Under en Orkan sprængte O., der laa fortøjet i Havnen, sine Fortøjninger. Skibet drev paa Land og blev Vrag.

178. M/S **Orion** af Tallin, 606 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Kolding med koks.

Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 31 ved Fyens SV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{6}{2}$ 31.

Kl. ca. 2 pejledes Skjoldnæs Fyr i N. $\frac{3}{4}$ Ø., gisset Afstand 5 Sm. Der styredes N.t.V. Det blæste en let Ø.-lig Brise og Vejret var diset. O. havde ca. 25° Bb.s Slagside, hvorfor Skibet styrede meget daarligt. Kl. 5²⁰ saas noget hvidt paa Vandet forude, Maskinen blev stoppet og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig SØ. for Helnæs. D. $\frac{3}{2}$ Kl. 8⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Kompassets Deviation havde forandret sig som Følge af Skibets Slagside.

179. 3^m M/Sk. **Orkney** af Thurø, 125 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svendborg til Hammerhavn.

Kollideret d. $\frac{12}{4}$ 31 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Svendborg d. $\frac{14}{4}$ og $\frac{17}{4}$ 31.

Kl. 17 pejledes Tranekær Fyr i NV.t.V. $\frac{3}{4}$ V., gisset Afstand 2 Sm., Ug 51. Der styredes SV.t.S. $\frac{3}{4}$ S. Kl. ca. 18 blev Vejret taaget, Farten reduceredes og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 19 blev Taagen meget tæt, hvorfor Karten blev yderligere reduceret. Kursen ændredes til misv. SØ.t.S., Log 64. Kl. ca. 19⁴⁵ hørtes en Dampers Taagesignal Tværs om Bb. Maskinen blev stoppet og Taagesignalet bevaret. Kort efter kom Damperen, der viste sig at være S/S »Gerdrun« af Stockholm, i Sigte foran for Tværs om Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Stb., men umiddelbart efter tømmede G.s Stb.s Bov imod O. Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget. O. gik tilbage til Thurø.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

- 180.** S/S **Orvieto** af Fiume, 3567 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Sortehavet til Aalborg med Oliekager. Grundstødt d. $26/4$ 31 ved Skagen. Strandingsindberetning dat. $27/4$ 31. Kl. 15 grundstødte O. i diset Vejr paa 3. Revle udfor Gl. Skagen. Kl. 22¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.
- 181.** Tysk Ketch **Ostsee**. Paa Rejse fra Neustadt til Rødby Havn. Grundstødt d. $2/9$ 31 ved Lollands S.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $5/9$ 31. Kl. 3³⁰ grundstødte O. i klart Vejr ca. $1\frac{1}{2}$ Sm. V. for Hyllekrog Fyr. Kl. ca. 16 kom Skibet flot ved egen Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Rødby Havn Luft- og Havnefyr.
- 182.** S/S **Otto Petersen** af Kjøbenhavn, 2832 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. 1 Mand afaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $24/1$ 31 i Helsingør. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $28/1$ 31. Kl. ca. 12, medens O. P. laa oplagt i Havnen, skulde et Bud hente en Kasse tomme Flasker. Buddet gik med Vagtsmanden gennem et Mandehul ned paa Nr. 2 Mellemdæk, hvor han fik Ordre til at blive i Lyset fra Mandehullet, medens Vagtsmanden gik agterover for at hente Kassen. Umiddelbart efter at være kommet hen til Kasserne hørte Vagtsmanden et Raab og et Fald, og det viste sig, at Buddet gennem Størlugen var styrtet ned i Underlasten. Den paagældende blev bragt til Hospitalet, hvor han senere afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.
- 183.** M/Tj. **Pallos** af Hamburg, 76 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kastrup til Nykøbing M. med Asfalt. Grundstødt d. $2/9$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst; 1 Mand omkommet. Strandingsindberetning dat. $3/9$ 31. Strandingsforretning i Grenaa d. $3/9$ 31. Kl. 19³⁰ grundstødte P., der paa Grund af Vejret vilde søge ind til Grenaa, paa Kalkgrunden. Under Arbejdet med at bringe et Varp ud, kæntrede Jollen, og den ombordværende — Heinrich Ahrens af Neulander Moor — druknede. Det lykkedes nu at faa Skibet flot ved Hjælp af Motoren, men da man paa Grund af Vejret ikke kunde sejle ind til Grenaa, sluttedes Akkord med Ff. »Georg Stage« af Grenaa, om at slæbe P. i Havn. Under Bugseringen sprang Slæberen, og G. S. tørnede imod P., hvorved G. S. havarede. G. S. gik derefter i Havn. P. tog imidlertid atter Grunden, og efter forgæves at have søgt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, forlod de ombordværende 2 Personer d. $3/9$ Kl. ca. 1 Skibet i Redningsbaad fra Land. P. er senere bragt flot. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning i Forbindelse med Strømsætning.
- 184.** M/S **Parkeston** af Esbjerg, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Harwich med Stykgods. Kollideret d. $10/11$ 31 i Parkeston. Indberetning til Board of Trade dat. $30/11$ 31. Kl. 18⁴⁰ medens P. under Assistance af Lods var i Færd med at lægge til Parkeston Kaj tørnede Bb.s Bov imod Agterenden af S/S »Burgess« af Harwich. P. fik 2 Plader beskadiget.
- 185.** S/S **Peder Most** af Svendborg, 916 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Llanelly til Rhodarhamn med Kulstøv. Grundstødt d. $20/10$ 31 paa Elben. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $6/11$, $28/11$ 31 og $12/1$ 32, i Kjøbenhavn d. $17/2$ 32. Kl. 20⁴⁵ passeredes Elbe I F.S. tæt om Bb. Det blæste en NNV.-lig Storm med Byger. Der blussedes efter Lods samtidig med, at der styredes ned mod Elbe II F.S., der var i Sigte, idet der samtidig blev taget Hensyn til en indenfor Elbe II værende rød Lysbøje, som Føreren mente var Lysbøjen for Elbe II. Kl. 21¹⁵ tog Skibet Grunden paa Scharhorn Reef. Roret blev lagt haardt Bb., men Skibet blev sat længere ind paa Grunden, hvor det arbejdede haardt og tog meget Vand over. D. $21/10$ Kl. 1 pejledes Elbe II F.S. i misv. NØ.t.Ø. $3/4$ Ø. og Neuwerk i misv. SØ. $1/4$ Ø., Kl. 7 pejledes Elbe II F.S. i misv. NØ.t.Ø. og Neuwerk i misv. SØ.t.Ø. Kl. 11 blev Maskinen, der uafbrudt havde gaaet Fuld Kraft Frem, stoppet, og der blev sat Signal om Hjælp. Redningsbaaden fra Land kom langs Siden, hvor den blev liggende til Kl. 20, da Besætningen med Undtagelse af Føreren og 1. Styrmand forlod Skibet. D. $22/10$ Kl. 11 kom Bjærgere om Bord og d. $24/10$ Kl. 9⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere og efter at ca. 360 Tons af Ladningen var kastet over Bord. Anm. Søretterne har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at det til Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour.
- 186.** Bk. **Penang** af Mariehamn, 3000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mariehamn til Australien i Ballast. Grundstødt d. $19/10$ 31 ved Sjællands Ø.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $19/10$ 31. Kl. 5 grundstødte P. i klart Vejr paa Nivaa Flak. Skibet kom flot samme Dags Formiddag ved egen Hjælp. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.
- 187.** S/S **Pennsylvania** af Kjøbenhavn, 3759 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra New York til Oslo med Hvede og Stykgods. Strandet og forlist d. $27/7$ 31 ved Øen Swona.

Indberetning til Board of Trade dat. $30/7$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/8$ 31.

Forlisansmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $19/11$ 31.

D. $26/7$ Kl. 17^{33} passeredes Cape Wrath i 4 Sm.s Afstand, Log 35. Kursen ændredes fra retv. N. 82° Ø. til retv. N. 88° Ø. Det blæste en N.-lig Brise med Regn. Kl. 22 mindskedes Fart, og Skibet holdtes gaende med forskellige Kurser udfor Holburn Head. Vejret var imidlertid blevet regndiset. Kl. 24 pejledes Holburn Head i misv. SV. $1/4$ V og Taagesignalet fra Dunnet Head i ca. misv. SSØ. $1/2$ Ø., Log 99. Der loddedes 40 Fv. Vand, og Rejsen blev fortsat med retv. Kurs N. 88° Ø. D. $27/7$ Kl. 0^{55} hørtes Taagesignalet fra Dunnet Head Tværs og fra Stroma omtrent ret forude, Log 104,5. Det var nu tæt Taage, hvorfor forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 1^{20} syntes Taagesignalet fra Stroma at være lidt om Bb. og fra Dunnet Head i misv. SV.t.V., og Kursen ændredes til retv. N. 73° Ø., Log 108. Kl. 1^{45} , da Loggen viste 111, ændredes Kursen til retv. N. 88° Ø. Kl. 2 hørtes Taagesignalet fra Stroma i ca. misv. Ø., og Kursen ændredes atter til retv. N. 73° Ø., Log 113. Kl. 2^{50} hørtes Stroma Taagesignal Tværs, og Kursen ændredes til retv. S. 61° Ø., Log 118. Kl. 3 hørtes Duncanby Head Taagesignal i ca. misv. S.t.Ø. og Stroma Taagesignal Tværs, og Kursen ændredes til retv. S 27° Ø., Log 119. Kl. 3^{10} saas Land ret forude, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men i det samme tog Skibet Grunden paa V.-Siden af Swona og blev staaende. Kl. 3^{50} konstateredes ved Pejling, at Forpeak samt Nr. I og II Tank var fulde af Vand, og at der var ca. 19 Fod Vand i Nr. I Last, samt at Nr. II og III Last Stb. og Bb. og Nr. IV Last Bb. lækkede en Del, men kunde holdes læns ved Pumperne. Ved Højvande forsøgte det forgæves at bringe Skibet flot. D. $28/7$ Kl. 20^{25} begyndte Vandet at trænge ind i Maskinrummet, og det blev besluttet at forlade Skibet, der huggede i Grunden. Den $29/7$ Kl. 5 ankom en Bjærgningsdamper, der overtog Bjærgningen af Skibet. Skibet brækkede imidlertid pludselig midtskibs lige foran for Skorstenen, hvorefter det blev erklæret for Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Taagesignalet fra Stroma som Følge af de atmosfæriske Forhold ikke hørtes direkte, men som Ekko fra Swona.

188. M/S **Peru** af Kjøbenhavn, 6919 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Paasejlet d. $22/3$ 31 paa Elben.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg d. $13/6$ og $23/7$ 31.

Kl. 23^{05} , medens P., der havde Lods om Bord, i Taage laa opankret i Nærheden af Bøje L., kom en Dampers — engelsk S/S »Hebburn« — i Sigte om Stb., styrende lige imod P., der laa tværs i Farvandet. P.s Motorer beordredes Fuld Kraft Frem. Da en Kollision syntes uundgaaelig, stoppedes Motorerne, og umiddelbart efter tømte H. imod P.s Stb.s Side midtskibs.

Anm. Hamburg Søret har afsagt en Kendelse i Sagen gaaende ud paa, at Aarsagen til Paasejlingen dels er, at P.s Lods har undladt at vifte med en klar Lanterne skønt P. var ved at svaje i Farvandet, samt at H.s Lods fejlagtig har opfattet P.s Ankerlanterner som hidrørende fra to forskellige Skibe og derfor har søgt at sejle imellem Lanterne.

189. M/S **Poul Lanker** af Hamburg, 109 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Husum med 110 Tons Byg.

Grundstødt d. $24/12$ 31 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/12$ 31.

Kl. 23 grundstødte P. L. under tæt Taage paa Albu Triller. D. $28/12$ Kl. 1 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

190. M/S **Primo** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kolding med Soyaskraa.

Grundstødt d. $4/3$ 31 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. $4/3$ 31.

Kl. 4^{30} grundstødte P. under en Snebygge NNØ. for Vejrø Fyr. Kl. 9^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Afstandsbedømmelse som Følge af en Snebygge.

191. S/S **Primero** af Oslo. Paa Rejse fra Aarhus til Aabenraa.

Grundstødt d. $18/11$ 31 ved Barsø.

Søforklaring i Aabenraa d. $21/11$ 31.

Kl. ca. 3^{30} passerede P., der havde Lods om Bord, Thorø Rev, og Kursen ændredes fra dev. SV. $1/2$ S. til dev. SV.t.S. $1/2$ S. Deviationen var paa dev. SV. $1/2$ S. fundet at være 1 Str. ø. Kl. 3^{57} , da 5 Sm. var udsejlet, ændredes Kursen til dev. S. $1/2$ V., Deviation O, og Kl. 4^{18} , da 3 Sm. var udsejlet og Helnæs Fyr pejledes i ca. Ø. $1/2$ S. og Nordborg Fyr i SSV., ændredes Kursen til VSV. Kl. 4^{35} passeredes Nordborg Fyr i 2,5 Sm.s Afstand. Kl. 4^{53} saas Land ret forude, Maskinerne kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa N.-Siden af Barsø og blev staaende. D. $19/11$ Kl. ca. 1 kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

192. M/Sk. **Prøven** af Rønne, 53 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Allinge med Tjære.

Kollideret d. $9/5$ 31 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $21/5$ 31.

D. $8/5$ Kl. 22^{25} passeredes Falsterborev F.S. tæt om. Herfra styredes Ø.t.S. for en ØNØ.-lig Brise. D. $9/5$ Kl. 1 passeredes Trelleborg. Vejret blev nu taaget; Skibets Fart reduceredes til ca. $2^{1/2}$ Knob og forskriftsmæssigt

Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 4 kom en Damper, der senere viste sig at være S/S »Sverker« af Simrishamn, i Sigte ca. 1 Str. om Bb. i en Afstand af ca. 350 m, med Kurs skærende P.s Kurs. Efter at S. havde passeret foran om P. og nu saas oven Stb.s Bov, drejede S. pludselig Stb. over, og da der syntes Fare for en Kollision, blev P.s Ror lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. 4⁰⁵ — tørnede S. imod P.s Spryd og Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget. Da Vinden friskede, blev det besluttet at søge ind til Trelleborg, hvortil P. ankom Kl. 8²⁰.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

193. 2^m M/Kt. **Queen Victoria** af Vestmanhavn, 79 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Strandet og forlist d. 17/3 31 ved Islands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. 30/3 og 10/4 31.

Forlisanmeldelse dat. Vestmanhavn d. 14/4 31.

D. 13/3 Kl. 9 havde Myggenæs Tværs om Stb. i 0,8 Sm.s Afstand. Herfra styredes forskellige Kurser indtil der d. 16/3 Kl. 14 kom Land i Sigte. Der loddedes ca. 70 Fv., og Landet, der formodedes at være Hjørleifshøvdi, men som senere viste sig at være Ingolfshøvdi, pejledes i misv. N.t.Ø. 1/2 Ø., gisset Afstand 11 Sm. Herfra styredes retv. N 79° V. Kl. 23 blev Q. V. lagt bak paa Grund af diset Vejr. D. 17/3 Kl. 4, da der skulde tages et Lodskud, saas Braad rundt Skibet, og umiddelbart efter tørnede Skibet haardt imod Grunden. Det blæste en stiv SSØ.-lig Kuling, og Q. V. holdtes ret imod Land indtil det tog Grunden og blev staaende. I Løbet af et Kvarter var Skibet fyldt med Vand, og Besætningen tog Ophold dels i Rigningen og dels forude. Kl. ca. 7 blev Baaden sat paa Vandet, og ved Hjælp af denne lykkedes det at opnaa Forbindelse med Land med en Line, hvorefter Besætningen blev halet i Land.

Anm. Sørrettens søkyndige Medlemmer har udtalt, at de kender Hjørleifshøvdi og Ingolfshøvdi, og at det er meget forstaaeligt, at disse kan forveksles, samt at der ikke er noget at sige til Navigeringen, men at Kompass og Log maa have været i daarlig Stand.

194. M/Sk. **Regina** af Præstø, 43 Reg. T. Br. Bygget 1847/1900 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Køge med Soyaskraa.

Kollideret d. 14/3 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 19/3 31.

Kl. 7 afgik R. fra Soyakagefabriken. Under Sejlsadsen gennem Havnen holdtes R. i Farvandets Stb.s Side. Da R. var i Nærheden af Nyhavn, saas forude en Damper — S/S »M. G. Melchior« af Frederikshavn — assisteret af en Bugserbaad — B/B »Sejrø« af Kjøbenhavn. Fra M. G. M. hørtes 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal blev gentaget 3 Gange. Da Signalet hørtes 2. Gang blev R.s Skruer slaaet fra. Fra M. G. M. hørtes nu 1 kort Tone, hvorfor Skruen blev slaaet Bak. R.s Stævn faldt herved Bb. over, og umiddelbart efter tørnede R.s Stævn imod S.s Bb.s Bov ud for Ankeret.

Af den af S.s og M.s Besætninger afgivne Forklaring fremgaar, at S. Kl. 7¹⁰ ved Nordenden af Kvæsthusbroen fik en Slæber fra M. G. M. for at hjælpe med at svinge dette Skib rundt. Fra M. G. M. blev der gentagne Gange givet 2 korte Toner med Dampfløjten, og Skibene drejede Bb. over. Umiddelbart efter at Drejningen var paabegyndt, kom R. i Sigte udfor Nyhavn, sejlene i Farvandets Stb.s Side. Fra M. G. M. blev Fløjtesignalet gentaget, men da Skibene nærmede sig hinanden og der syntes Fare for en Kollision, blev der baade fra M. G. M. og S. givet en kort Tone med Dampfløjten og Skibene drejedes Stb. over, idet S. blev holdt paa M. G. M.s Bb.s Side. R. syntes nu at dreje Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaelig, lod S. Slæberen gaa, og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Ca. 1/2 Minut senere skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at R. ikke i Tide drejede Bb. over eller afventede M. G. M.s Manøvre.

b) Paasejlet d. 25/5 31 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. 28/5 31.

Kl. 6¹⁵, medens R. laa fortøjet paa anvist Plads ved Søndre Mole i Nordhavnen, blev Skibet paasejlet af M/Yacht »Vigilanth« af Rotterdam. R. fik Stb.s Side beskadiget ved Paasejlingen.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

195. M/Sk. **Regina** af Mariehamn.

Grundstødt d. 19/12 31 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. 20/12 31.

Kl. 11 grundstødte R. i let diset Vejr paa Mellemgrunden.

196. Ff. **Rekna** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

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

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 26/1 31.

Kl. ca. 12⁴⁵, medens R. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 60 Sm. VSV. af Graadyb og var i Færd med at udløbe Vaadtov, fik Fisker Jens Christian Jensen af Gammelby det ene Ben indviklet i Vaadtovet og blev trukket over Bord. Den overbordfaldne kom til Syne ca. 30 Fv. agten for Skibet, men forinden Kutteren var manøvreret hen til Ulykkesstedet, var han forsvundet. Efter forgæves at have afsøgt Stedet i ca. 3 Timer, blev Kursen sat mod Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

197. 4^m M/Sk. **Ruth** af Thurø, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Hejse fra Dänischborg til Reval med Superfosfat.

Sprunget læk d. 7/4 31 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Gesandtskabet i Reval dat. 11/5 31.

Kl. 24, da R. under en NØ.-lig Storm var ca. 25 Sm. ØNØ. af Gotland, viste det sig, at Skibet var sprunget læk. Da Skibet til Trods for at Pumperne holdtes gaaende ikke kunde holdes læns, blev det besluttet at søge nærmeste Havn, og d. $\frac{8}{4}$ ankom R. til Slite. Ved Eftersyn fandtes 2 Lækager i en Not Agter om Bb.

Anm. Aarsagen til Lækagen var haardt Vejr.

198. S/S **Scotia** af Gøteborg, 1836 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Malaga til Gøteborg med Frugt.

Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{5}$ 31.

Kl. 4 grundstødte S. i diset Vejr ved Agger. D. $\frac{3}{5}$ Kl. 3 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

199. B/B **Sejrø** af Kjøbenhavn, 130 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Kollideret d. $\frac{14}{3}$ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{3}$ 31.

Se Nr. 194.

200. Gl. **Seks Brødre af Kain**, 66 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kerteminde til Køge i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{7}$ 31 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Skelskør d. $\frac{10}{7}$ 31.

S. B., der laa opankret for begge Ankre, drev Kl. 20¹⁵ under en orkanagtig Storm af SV. i Land paa Kobæk Forstrand efter at den ene Ankerkæde var brækket. Besætningen — ialt 3 Mand — bjærgede sig i Land ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

201. Lystkutter **Sif** af Kjøbenhavn, ca. 15 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{7}{6}$ 31 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{6}$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{8}$ 31.

Kl. ca. 10 opankredes S. i fint Vejr ved Skovshoved. Da Vinden, der var Ø.-lig, friskede, blev Ankeret Kl. ca. 11³⁰ hevet hjem. Inden Fartøjet havde faaet Styrefart, tog det imidlertid Grunden og blev staaende. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene i Forbindelse med den Omstændighed, at Vandet var faldet, medens Skibet laa til Ankers.

202. M/Sk. **Sif** af Marstal, 118 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Lissabon til Newlyn med Salt.

Havareret, 1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{7}{11}$ 31 i den biscayske Bugt.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{11}$ 31.

Indberetning fra Generalkonsulatet i London d. $\frac{17}{11}$ 31.

Søforhør i Marstal d. $\frac{21}{12}$ 31.

Kl. ca. 22³⁰ tog S. under haardt Vejr en Braadsø over, der gav Skibet en svær Stb.s Slagside. Umiddelbart efter savnedes Ungmand Christian Matthæus Bager af Marstal, der var i Færd med at pumpe, og da al Eftersøgning var forgæves, maa han antages at være skyllet over Bord og druknet. Søen tilføjede Skibet en Del ovenbords Havarier, blandt andet blev en Bolt til Rorkæden revet ud, Skonnert- og Storsejlet flænget, Stb.s Forstangsbandun brækket og Fordækket slaaet læk.

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

203. S/S **Sigyn** af Kjøbenhavn, 198 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Fyens Hoved med 1 Lægter.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 31 ved Sjællands V.-Kyst.

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

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{4}$ 31.

Kl. 5⁰⁵ passeredes Sejrø Lysbøje tæt om Stb. Herfra styredes SV. $\frac{1}{2}$ S. mod Refsnæs Lysbøje. Den vagthavende Styrmand fik senere Øje paa en Lystønde, som han syntes gav 2 Blink, og som han antog for Falske Bolsax. Kl. 6¹⁰ havdes Refsnæs Fyr i 4 Str. Ca. 5 Minutter senere var Styrmanden klar over, at S. var for tæt paa Fyret, og Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter mærkedes et mindre Stød i Skibet; Maskinen blev stoppet, men i det samme tørnede Skibet haardt imod Grunden, krængede Stb. over og blev staaende. Lystønden, som viste sig at være Tefsnæs Lystønde, var da ret forude i ca. 4 kabellængders Afstand. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, og Kedel- og Maskinrummet fyldtes med Vand i Løbet af ca. 3 Minutter. Da det blev Dag, gik 8 Mand af Besætningen i Bb.s Redningsbaad for at ro over til Lægteren, der var drevet over Revet og laa i Læ af S. Baaden blev imidlertid af Vind og Sø ført forbi Lægteren, ind paa Kalundborg Fjord, hvor den af en Fiskerbaad blev bugseret til Kalundborg. I Løbet af Formiddagen blev Lægteren hevet op til S., hvorefter de ombordværende 6 Mand gik om Bord i Lægteren, der kastedes los og blev sejlet ind til Kalundborg.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes skødesløs Navigering.

Anm. 2. Ved en under $\frac{22}{7}$ 31 af Retten for Kalundborg Købstad m. v. afsagt Dom blev den vagthavende Styrmand i Medfør af Sømandslovens § 84 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 200 Kr. for ved Skødesløshed og Pligtforsømmelse at have foranlediget Grundstødningen.

204. S/S **Silva** af Gøteborg, 321 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Træ. Paa Rejse fra Danzig til Kolding med Kul.

Grundstødt d. $^{10}/_{11}$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $^{16}/_{11}$ 31.

D. $^{9}/_{11}$ Kl. 24 havdes Tvinsbjerg i SØ. $^{1}/_{4}$ Ø. Fyret holdtes ret agterude indtil 4 Sm. var udløbet, hvorefter Kursen ændredes til N. $^{3}/_{4}$ V. Vejret var diset, og da Fænø Fyr ikke kom i Sigte, blev Farten mindsket. Kl. ca. 2 kom et hvidt Lys — der antoges at være Fænø Fyr — i Sigte forude om Stb., Roret blev straks lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 200 m V. for Kosten paa Stenderup Hage. Kl. 24 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

205. Ff. **Sjælland** af Vesterø, 19 Reg. T. Br. Bygget 1916.

Paasejlet d. $^{6}/_{6}$ 31 i Kjøbenhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{23}/_{6}$ 31.

Kl. 12 medens S. laa fortøjet paa anvist Plads ved Børskajen, tørnede Ff. »Ella« af Styrstøtangen, der manøvreredes til Kajen, med Agterenden imod S., der fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

206. S/S Skanderborg af Kjøbenhavn, 1904 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Belfast til Ardrossan i Ballast.

Tørnet Kajen d. $^{10}/_{9}$ 31 i Belfast.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{12}/_{9}$ 31.

Kl. 1, da S. under Assistance af Lods skulde svinge rundt i Havnen, tørnede Agterstævnen imod Kajen, hvorved Roret blev beskadiget.

207. S/S **Skjold** af Aarhus, 1345 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Reval til Riga.

Grundstødt d. $^{22}/_{1}$ 31 ved Letlands V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{29}/_{1}$ 31.

Kl. 13 passeredes Messaragossen Fyr; der styredes retv. S.41°Ø. Vejret var diset. Kl. 16³⁰ hørtes Taagesignal fra Düna Munding ganske svagt. Maskinen blev stoppet, Kl. 16³⁵ blev der atter slaaet Fuld Kraft Frem, og Kursen ændredes til retv. S.35°V. Kl. 16⁴⁰ tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig tæt ved den Ø.-lige Side af Indsejlingen til Dünaflodens Munding. D. $^{23}/_{1}$ Kl. 3 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

208. M/B **Skjold** af Hirtshals, 2 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Forlist d. $^{7}/_{8}$ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Hjørring d. $^{3}/_{9}$ 31.

Kl. ca. 21 skulde S. gaa ind i Hirtshals Havn. Det blæste en frisk Kuling, og da Søen var meget svær, blussedes efter Hjælp. Redningsbaaden kom ud, og efter at S. var opankret, blev Besætningen — 2 Mand — optaget af Redningsbaaden. Den paafølgende Dag var Baaden forsvundet, og da der senere drev Vraggods i Land fra den, maa den antages at være forlist.

Anm. Aarsagen til Forliset var haardt Vejr.

209. S/S **Skotland** af Kjøbenhavn, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig.

Kollideret d. $^{23}/_{12}$ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{2}/_{1}$ og $^{28}/_{1}$ 32.

Kl. 17¹⁵ afgik S. med Lods om Bord fra Søndre Havn. Da S. var ud for Nyhavn, saas en Dampers Toplanterner og røde Sidelanterne forude om Bb. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev stoppet. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Victoria« af Kjøbenhavn, maatte antages at være passeret Bomløbet, blev Maskinen beordret Langsomt Frem. Da Skiltene var tæt ved hinanden, saas pludselig V.s grønne Sidelanterne, Maskinen blev stoppet, og beordret Kuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med, at man lod gaa Bb.s Anker. Kort efter tørnede V. med Stb.s Bov imod S.s Stævn. Ved Kollisionen fik V. et Hul i Boven over Vandlinien, medens S. ikke syntes at have taget nogen Skade.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring Fremgaar, at S. kom i Sigte kort før V. passerede Bomløbet. Umiddelbart efter at Bomløbet var passeret, mistede V. Styret, og skønt Roret blev lagt haardt Stb., drejede V. Bb. over. Maskinen, der gik Langsomt Frem, beordredes Fuld Kraft Frem, og umiddelbart efter — da en Kollision syntes uundgaaelig — Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Begge Ankre kastedes, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at V. mistede Styret paa Grund af Sug fra en Bugserbaad, der løb op langs Siden af V.

210. M/B **Slangan** af Trangisvaag, 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kvalbø til Trangisvaag i Ballast.

Kollideret d. $^{2}/_{3}$ 31 paa Trangisvaag Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Trangisvaag d. $^{12}/_{3}$ og $^{22}/_{5}$ 31.

Kl. ca. 15³⁰ medens S. sejlede ind ad Trangisvaag Fjord, kom en Robaad pludselig i Sigte forude om Bb., skærende S.s Kurs. Motorens Fart blev mindsket og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen imod Robaaden, der blev stærkt beskadiget.

211. Ff. Sofus Nipper af Skagen, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Grimsby.

Grundstødt d. ³⁰/₄ 31 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. ²/₅ 31.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. ¹⁶/₁₁ 31.

D. ²⁸/₄ Kl. 20 afsejlede S. N. fra Fiskepladsen, styrende V.t.S. for Humber F.S. D. ³⁰/₄ Kl. 3 tog Skibet Grunden i tæt Taage 20 Sm. N. af Spurn F.S. Kl. 16 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa etter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Loggen viste ca. 16 pCt. mindre Fart end beregnet.

212. S/S Sonja Frydendahl af Assens, 292 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Mariager i Ballast.

Grundstødt d. ⁶/₉ 31 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. ⁷/₉ 31.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ⁷/₉ 31.

D. ⁵/₉ Kl. 17 afgik S. F. fra Korsør. Det blæste en frisk Kuling med Regn. I Løbet af Aftenen friskede Vinden til haard Storm, og da Skibet var ca. 4 Sm. N. for Sprogø, faldt Skibet tværs i Søen og næstede at styre. S. F. drev S. over, og d. ⁶/₉ Kl. 0¹⁵ tørnede Skibet med Stb.s Side imod Landgrunden ved Sprogø. Da Skibet huggede haardt i Grunden, blev Fyret trukket, og Stb.s Redningsbaad affiredes. Herunder faldt Styrmanden over Bord, men reddede sig i Land ved Svømning. Den øvrige Besætning gik i Baaden og roede ind til Sprogø.

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

213. M/Kt. Stakksafossur af Thorshavn, 25 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Thorshavn til Svinø med Tømmer og Møbler samt Passagerer.

Grundstødt d. ¹²/₉ 31 ved Østerø Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ²⁹/₉ 31.

Kl. ca. 11¹⁵ passeredes Næbba, og Kursen holdtes mod Mjovenæs. Da Afstanden til Mjovenæs var ca. 1 Kabellængde, holdtes Næsset lidt om Bb. Da S. kom nærmere til Næsset, blev Roret lagt Stb., men Skibet lystrede ikke Roret og drejede i Stedet lidt Bb. over og tog umiddelbart efter Grunden og blev staaende. Om Eftermiddagen kom S. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet ikke lystrede Koret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet ikke lystrede Roret paa Grund af Strømhvirvler.

214. S/S Stegelborg af Kjøbenhavn, 1885 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Amsterdam med Træ.

Mistet Dækslast d. ¹⁸/₁₀ 31 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Leningrad d. ²⁴/₁₀ og ²⁶/₁₀ 31.

Kl. 1⁴⁰ passeredes Prijomny F.S. Det blæste en frisk V.-lig Kuling. Kl. 2³⁰ lagde Skibet sig over til Stb., hvorved Dækslasten forskød sig. Da der var Fare for, at Skibet skulde kæntré, blev Baadene gjort klar, og Kursen ændredes mod Kronstadt samtidig med, at Dækslasten lempedes over Bord fra Stb.s Side. S. gik ind til Leningrad for at faa Dækslasten stuvet om.

215. S/S Stensø af Nørresundby, 157 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Hejse fra Doverodde til Sjællands Odde.

Kollideret d. ⁶/₁₀ 31 paa Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁰/₁₀ 31.

Se Nr. 53.

216. M/S Stjerneborg af Kjøbenhavn, 4532 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Buena-ventura til Vancouver.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. ²⁴/₉ 31 i Stillehavet.

Søforklaring i Grays Harbour d. ¹⁶/₁₀ 31.

Kl. 9⁴³, medens der arbejdedes med at hive Opfejning op fra Nr. 5 Lasten, fiskede Lossekrogen en Mellemdækskærstok, der blev løftet ud af sit Spor. Inden der blev slaaet en Ende om Skærstokken, gled den af Lossekrogen og faldt ned i Bunden af Lasten og væltede agter over, hvorved den ramte Matros Johannes Karl Kristian Jensen i Ryggen. Ved Slaget blev den paagældende dræbt, og Kl. 16 blev Matrosens Lig sænket i Havet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Skærstokkene ikke var sikrede mod Ophivning.

217. S/S Sturmsee af Bremerhafen, 2400 Reg. T. Br. Paa Rejse fra West Hartlepool til Odense med Koks.

Grundstødt d. ²⁴/₁ 31 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ²⁵/₁ 31.

Kl. 12 grundstødte S. i usigtbart Vejr paa Læsø NV. Rev. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

218. 2^m Kt. Sunbeam af Vaag, 83 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fri Reykjavik til Fiskeplads.

Tørnet Molen d. ³⁰/₄ 31 i Reykjavik Havn.

Søforklaring i Reykjavik d. ²/₅ 31.

Kl. 18³⁰, da S. var for udgaaende af Havnen, saas det, at Skibet ikke vilde gaa klar af Molen. Forsejlene firedes, og Ankeret blev stukket i Bund, men umiddelbart efter tørnede Sprydet imod Molen, hvorved Palstøtten blev drevet ca 5 cm agterover og Sidepalstøtten knækkede.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

219. 4^m M/Sk. **Svanen** af Kjøbenhavn, 361 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Stocton o. Tess. til Archangelsk.

Kollideret d. 22/6 31 i det nordlige Ishav.

Søforklaring i Tromsø d. 31/6 31.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. 21/9 31.

Kl. ca. 19, da S. var paa gisset 70°39' N. Brd. 30°38' Ø. Lgd. gik Føreren, der havde Vagt, ned for at smøre Motoren. Vejret var stille og diset, Landet kunde skimtes, men forude stod en Taagebanke. Om Bord i S., hvorfra der ikke blev givet Taagesignal, var 2 Mand anbragt paa Udkig forude. Umiddelbart efter at Føreren havde forladt Dækket, kom en Trawler i Sigte forude ca. 2 Str. om Stb.; Rorsmanden lagde Roret Bb., men umiddelbart efter tørnede Trawleren med Stb.s Bov imod S.s Stb.s Side i Agterkant af Fokkeriggen, hvorefter den gled langs S.s Stb.s Side og tørnede imod Jollen, der hang i Daviderne. Ved Kollisionen var det tæt Taage. Trawleren, der var hjemmehørende i Hull, forsvandt uden at opgive sit Navn.

Anm. S. Fører har for Overtrædelse af Art. 15 i de internationale Søvejsregler erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr.

220. Sk. **Svanen** af Nexø, 42 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Allinge til Aalborg med Brosten.

a) Havareret d. 26/8 31 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/9 31.

Kl. 20 passeredes Hammeren. Herfra styredes VNV. Vinden var flov indtil Kl. 22, da det begyndte at blæse friskt af N. Kl. 23³⁰ brækkede Fokkemastens ene Topbardun, hvorved Masten knækkede ved Godset. Jager og Skonnertsejlet blev bjærget, hvorefter S. søgte ind til Nexø for Reparation.

b) Kollideret d. 5/9 31 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/9 31.

Kl. 16³⁰ passeredes Drogden F.S. Det blæste en frisk N.-lig Kuling, og Vejret var regndiset. Kl. 17³⁰, da S. var i Nærheden af den 2. Lysbøje N. for Drogden F.S. firedes Storsejl og Klyver, og S. holdtes V. over for Skonnertsejl og Stagfok. Umiddelbart efter kom en nordgaaende Damper i Sigte om Bb. i ca. 1/2 Sm.s Afstand. Da Skibene var ca. 50 m fra hinanden, og en Kollision syntes uundgaaelig, firedes Stagfokken, og Roret blev lagt Stb. S. luvede ca. 4 Str., men vilde ikke gaa over Stag, og umiddelbart efter tørnede S. med Sprydet imod Damperen — S/S »Meta« af Helsingfors. S.s Spryd brækkede 2 Steder, og Lønningen forude, Skanseklædningen samt 2 Støtter blev beskadiget. Efter Kollisionen opankredes S., og der tilkaldtes Bugserassistance.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

221. S/S **Svava** af Middelfart, 1190 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Kjøbenhavn med Jern og Stykgods.

Kollideret d. 26/11 31 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/12 31.

Kl. ca. 16, da S., der havde Lods om Bord, var ved Vigepladsen Dueckers Wish, blev der givet Signal til en foran for gaaende Damper, at S. vilde passere denne. Signalet blev besvaret fra Damperen. Kl. ca. 16⁰⁵ da S. var tæt inde paa den anden Damper, hørtes 3 korte Toner fra en Damper — S/S »Ditmar Kail« af Hamburg — der laa Tværs i Farvandet paa Vigepladsens Syd-Side. S.s Maskine blev stoppet og umiddelbart efter kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at Roret blev lagt haardt Bb. og Bb.s Anker blev stukket i Bund med 25 Fv. Kæde. D. K. bakkede imidlertid over i Farvandets N.-Side, og umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen imod D. K.s Bb.s Laaring, hvorved begge Skibe led betydelig Skade.

Anm. Søforklaring fra D. K. foreligger ikke.

222. S/S **Søborg** af Kjøbenhavn, 1992 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Reval til Gravesend med Træ.

Paasejlet d. 14/12 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 22/12 31.

Kl. 6³⁰ medens S. laa fortøjet ved Upper Boy Gravesend, drev en Damper — S/S »Tanga« — ned mod S.s Agterende og derefter langs Stb.s Side.

223. M/S **Tacoma** af Kjøbenhavn, 4482 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Rosario til Havana.

Kollideret og grundstødt d. 16/6 31 paa La Plata Floden.

Søforklaring i New York d. 4/8 31.

Kl. 21⁵¹, da T., der havde Lods om Bord, befandt sig mellem Bøjerne i Kanalen ved San Pedro Bar, tørnede en agten for T. værende Damper — engelsk S/S »Pencarow« — der kort Tid i Forvejen var blevet overhalet af T., imod T.s Poop, hvorved Flækken blev stærkt beskadiget.

Kl. ca. 23⁴², da T. befandt sig ved Kilometerbøjerne 49, rørte Skibet Grunden, hvorved Farten mindskedes saaledes, at Skibet af Strømmen blev ført paa Grund i Løbets Bb.s Side. D. 19/6 Kl. 5³² kom T. flod ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

224. M/Jt. **Thyra** af Aalborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Thisted med Superfosfat.

Sprunget læk og sunket d. 18/3 31 i Limfjorden.

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

Kl. ca. 14, medens T. var under Bugsering af Stats-Isbryderen »Stærkodder« gennem Isen ved Fæggesund, sprang Skibet pludselig læk og sank i Løbet af et Øjeblik. De ombordværende Personer — 2 Mand og 1 Kvinde — sprang i Vandet og blev bjærget af en Baad, som straks sættes i Vandet fra S.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er blevet læk ved at tørne imod en Isflage.

225. S/S **Thyra S.** af Kjøbenhavn, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Trangsumd til London med Træ.

Paasejlet d. $18/12$ 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/12$ 31.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $4/1$ 32.

Kl. 16^{40} , medens T. S. i Taage laa opankret udfor Tillburry Pier, blev Skibet paasejlet af Trawler »Nuthatch«. Ved Paasejlingen blev Stb.s Ankerklyds samt de nærmeste Plader revet op.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

226. S/S **Tiber** af Kjøbenhavn, 1405 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $24/3$ 31 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $24/3$ 31.

Fra T., der var beliggende i Frihavnen, lossedes Rundjern i Bundter. Kl. ca. 20^{10} , medens et Bundt Rundjern hang i Kranens Løber i en Hanefod af Kæde, brækkede Hanefodens ene Part hvorved Bundtets ene Ende faldt ned og ramte et Træstykke, der vippede op og slog en Arbejders højre Knæ, der blev kvæstet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

227. S/S **Tjaldur** af Aalborg, 795 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Stykgods og Foderstoffer.

Grundstødt d. $9/2$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $12/2$ 31.

Kl. ca. 0, da T. befandt sig i Renden over Hals Barre, løb Skibet ind i tæt sammenpakket Is, der ikke kunde forceres. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, men inden Skibet var fri af Isen, blev det ført over mod Løbets N.-Side, hvor det tog Grunden og blev staaende. Efter forgæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp tilkaldtes Assistance. D. $10/2$ Kl. ca. 13 blev T. slæbt af Grunden af en Bugserdamper, men da Slæberen umiddelbart efter brækkede, drev Skibet atter paa Grund. D. $11/2$ Kl. 2 kom T. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

228. S/S **Tjaldur** af Thorshavn, 1130 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Thorshavn til Trangisvaag med Passagerer og Post.

Grundstødt d. $16/7$ 31 ved Suderøs Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/7$ 31.

Kl. 3 afgik T. fra Thorshavn. Vejret var stille og diset, senere blev det tæt Taage. Skibet gik med moderat Fart, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 5^{30} hørtes Ekko fra Land Tværs om Stb. Det viste sig at være Lille Dimon, der passeredes i ca. 1 Sm.s Afstand. Kursen ændredes til SV.t.S. Kl. 6 hørtes atter Ekko fra Land. Efter Opgivelse fra en Fiskerbaad viste det sig at være Frodebø Nipon, der passeredes i ca. 1 Sm.s Afstand. Kursen bibeholdtes. Kl. ca. 6^{30} opdagedes pludselig Land rot forude, Roret blev lagt Stb., og Maskinen blev stoppet. Da T. drejede ud fra Land, beordredes Maskinen Langsomt From, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig Ø. for Tjaldevig Holm. Passagererne blev landsat i Redningsbaadene, og Kl. 7^{35} kom Skibet, der lakkede i Nr. 1 og 2 Tank, flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Høvdaberg i Taagen blev forvekslet med en lidt vestligere liggende Pynt.

229. M/S **Tonking** af Kjøbenhavn, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $17/4$ 31 i Nakskov.

Politirapport dat. $18/4$ og $4/8$ 31.

Kl. ca. 11 startedes Bb.s Hovedmotor. Efter at Motoren havde gaaet nogle faa Omgange, sprængtes pludselig Mellestrykkets Trykventils Spændestykke og Trykskaal. Trykventilen ramte 3. Maskinmester, Aksel Bernhard Jensen, der opholdt sig paa Platformen udfor Ventilen, i Underlivet. Den tilskadekommande blev indlagt paa Sygehuset, hvor han blev opereret, men Kl. 16^{45} afgik han ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes dels en Svaghed i Spændestykket, dels at Stigeventilen i Mellestryks-Compressor, der har været adskilt, ved Samlingen er blevet vendt forkert, saaledes, at Compressoren har arbejdet med 2 Sugeventiler, men uden Afgang for Trykluft.

230. S/S **Tovelil** af Esbjerg, 2214 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Aabenraa med Korn.

Grundstødt d. $24/11$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aabenraa d. $26/11$ 31.

Kl. 4^{10} passeredes Trellenæs Fyr i 2,7 Sm.s Afstand og samtidig pejledes den hvide Vinkel i Strib Vinkelfyr i misv. VSV. Der styredes VSV. Umiddelbart efter forsvandt Fyrene i en Taagebanke, hvorfor Farten mindskedes, og der blev gjort klart til at ankre. Kl. 4^{20} saas Lysene fra Fredericia i en Klaring i Taa-

gen, og da det viste sig, at T. var forsat over i Farvandets Stb.s Side, blev Roret lagt haardt Bb., samtidig med, at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Et Par Minutter senere tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 9 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

231. S/S **Trafik** af Kjøbenhavn, 332 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Kollideret d. $21/9$ 31 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/9$ 31.

Kl. 12 afgang T. fra Kajen ved Islands Brygge. Efter at være kommet igennem Langebro, blev Maskinen stoppet, og der blev givet 3 lange Toner med Dampfløjten. Da T. var ca. 2 Skibslængder fra Indløbet til Kanalen ved Sukkerhuset, saas Bovsprydet af et Skib, der kom ud fra Kanalen. Der blev nu givet en lang Tone med Dampfløjten, og da der syntes Fare for en Kollision, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten; samtidig blev Bb.s Anker stukket i Bund. Umiddelbart efter tørnede T.s Stævn imod Bb.s Bov paa det andet Skib, svensk Motorsejler »Dolly«.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

232. S/S **Uffe** af Kjøbenhavn, 1869 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Garston, Manchester og Liverpool med Tømmer og Stykgods.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $9/8$ 31 i Garston.

Søforklaring i Liverpool d. $24/8$ 31.

Kl. ca. 9^{10} , medens U. laa i Garston, opdagedes det, at Hovmester Alexander Kofoed Ibsen var forsvundet. D. $16/8$ blev Hovmesteren fundet druknet i Dokken, hvorfor det maa formodes, at han er faldet over Bord og druknet.

233. Ff. **Valkyrien** af Rudkøbing, 15 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra Hadsund til Møen. Tom.

Grundstødt d. $14/4$ 31 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $15/4$ 31.

Søforklaring i Frederiksværk d. $24/4$ 31.

D. $13/4$ Kl. ca. 22 passeredes Gerrild Fyr. Der styredes SØ.t.Ø. D. $14/4$ Kl. ca. 3^{30} , da Hesselø Fyr var Tværs, gik Motoren i Staa. Da der loddedes 17 m Vand, blev Roret surret, og det forsøgtes at starte Motoren, hvilket mislykkedes første Gang. Medens det atter blev forsøgt at starte Motoren, tog Skibet Grunden paa Hesselø NV. Rev og blev staaende. Besætningen — 3 Mand — blev bjærget af Fyrmesteren og Fyrpasseren paa Hesselø. D. $15/4$ Kl. 12^{30} kom V. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

234. M/Sk. **Vega** af Aarhus, 64 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $14/2$ 31 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $15/2$ 31.

Søforhør i Svendborg d. $29/6$ 31.

Kl. 4 passeredes Lillegrund Lysbøje. Umiddelbart efter blev Vejret taaget. Kl. ca. 5 hørtes Taagesignalet fra Vestborg Tværs, og Kursen ændredes mod Tunø Røn, medens Loddet holdtes gaaende. Kl. 6^{45} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende paa Tunø Rev. Kl. ca. 18^{30} kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

235. Kt. **Vega** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Kalmar til Kjøbenhavn i Ballast.

Grundstødt d. $26/6$ 31 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. Kalmar d. $29/6$ 31.

Kl. 16^{45} grundstødte V. i klart, roligt Vejr paa Bovedgrundets S.-lige Rev i Sejllobet til Bergkvara. Skibet kom flot samme Dag tilsyneladende uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

236. Ff. **Vejlby** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Cuxhaven.

Kollideret d. $18/9$ 31 i Cuxhaven.

Søforklaring i Hamburg d. $24/9$ 31.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $25/9$ og $17/10$ 31.

Kl. ca. 13, da V. var i Indsejlingen til Fiskerihavnen, tæt ved det V.-lige Molehoved, kom et udgaende Fartøj — M/Ff. »Seeadler« af Finkenwärder — pludselig i Sigte bag Molehovedet. V.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, og Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede S.s Stævn imod V.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik S. Stævnen brækket og V. fik Lønning samt nogle Planker beskadiget.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. lige var kommet klar med Stævnen af det V.-lige Molehoved, da V. kom i Sigte. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Hamburg Søret har blandt andet udtalt, at Aarsagen til Kollisionen dels er, at begge Skibe har undladt at give det i Reglementet for Cuxhaven Havn foreskrevne Opmærksomhedssignal, dels at Skibene har faaet hinanden i Sigte saa sent, at en Kollision var uundgaelig.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Maskinen havareret, Brand om Bord, sat paa Land og forlist d. $7/10$ 31 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Lodbjerg d. $7/10$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Vestervig d. $\frac{8}{10}$ og i Esbjerg d. $\frac{29}{10}$ 31.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 31.

Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{25}{11}$ 31.

Kl. ca. 2, da V. befandt sig ud for Lodbjerg Klitter ca. 3 Sm. fra Land, sprang Motorens Topstykke, hvorfor Kutteren opankredes for Natten. Kl. ca. 9 efter at et nyt Topstykke var sat paa Motoren, begyndte man at varme Motoren op. Efter at Blæselampen var sat paa Motoren, opdagedes det pludselig, at der var gaaet Ild i Dækket, og medens man forsøgte at kvæle Ilden ved Hjælp af en Sæk, slog Flammerne op fra Dørken. Da det viste sig umuligt at faa Ilden slukket, lod man Ankergrejerne gaa, og ved Hjælp af Storsejlet sejlede mod Land. Kl. ca. 10 tog Fartøjet Grunden i Havstokken og blev staaende. Kutteren blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden skyldes uregelmæssig Funktion af Blæselampen.

237. Ff. **Vestkysten** af Løkken, 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{22}{10}$ 31 i Nordsøen.

Indberetning fra Politimesteren i Hjørring dat. $\frac{3}{11}$ 31.

Kl. ca. 14^{30} afgik V. fra en Fiskeplads ca. 32 Sm. NV. for Løkken. Kursen blev sat mod Løkken. Søen var begyndt at rejse sig, og da Havet efterhaanden kom i et saa voldsomt Oprør, at det vilde være farligt at lande paa Løkken Strand, ændredes Kursen Kl. ca. 16^{30} mod Hirtshals. Kl. ca. 19^{30} — da V. skulde passere Havneløbet — blev Baaden stoppet op af Vand, der pressedes ud fra Havnen, hvorefter den af en mindre Braadsø blev slaaet ud af Kurs. Umiddelbart efter kom en mægtig Braadsø, der fuldstændig begravede V., og tog 2 Mand med over Bord. Den ene af disse fik fat i en Tovende, hvorved han atter kom op i Baaden, medens den anden — Fisker Arnold Nielsen af Løkken — forsvandt. En foran for V. værende Baad. der havde bemærket Ulykken, kom til Hjælp, og efter forgæves at have eftersøgt den forsvundne, blev V. taget paa Slæb. Inden Baaden naaede ind, sank V., og de ombordværende 2 Mand blev ved Hjælp af Liner bjærgede om Bord i den anden Baad.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

238. S/S **Viborg** af København, 2028 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Grimsby med Tømmer.

Grundstødt d. $\frac{15}{8}$ 31 ved Ruslands N.-Kyst.

Søforklaring i Newcastle d. $\frac{17}{9}$ 31.

Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{16}{3}$ 32.

D. $\frac{14}{8}$ Kl. 21^{35} kvitteredes Lodsens ved N. Dvina F.S., Log 0. Herfra styredes retv. N. 32° V. D. $\frac{15}{8}$

Kl. 1^{30} , da Loggen viste 34, ændredes Kursen til retv. N. 30° Ø. Kl. ca. 6^{30} kom Landet i Sigte, og da Skibet var forsæt af Strømmen, rettedes Kursen op. Kl. 7^{50} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende i en Afstand af godt 2 Sm. fra Kysten. Poulunga Fyr pejlede i misv. NØ.t.N. Kl. 10 kom V. flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har taget Grunden paa en Banke, der ikke er nedlagt i Søkortet.

239. M/S **Victoria** af København, 4500 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{20}{10}$ 31 i Rosario.

Indberetning fra Gesandtskabet i Buenos Aires dat. $\frac{26}{10}$ 31.

Kl. 9 under Toldreviseringen af Provianten, faldt en Toldbetjent — Alfonso Rollandi — ned fra Mellemdækket i Nr. 3 Underlast. Den paagældende blev dræbt paa Stedet.

240. S/S **Victoria** af København, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til København med Kul.

Kollideret d. $\frac{23}{12}$ 31 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{2}{1}$ og $\frac{28}{1}$ 32.

Se Nr. 209.

241. S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{3}{8}$ 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{10}{8}$ 31.

Kl. 1^{50} medens V. i Long Reach overhalede S/S »Gellasia« af Leith, faldt dette Skib pludselig Stb. over og tørnede imod V.s Bb.s Laaring, hvorved ca. 1 m af Lønningen brækkede og 3 Plader over Vandlinien blev beskadiget.

242. M/S **Vinland** af Haugesund, 2664 Reg. T. Br. Bygget af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{21}{1}$ 31 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{24}{1}$ 31.

Kl. 15^{45} under Losning af Oliekager i Sække, strøg en Havnearbejder en Tændstik i Lasten for at se efter en Sækkekrog, han havde tabt. I det samme gik der Ild i Sækkene. Der blev straks slaaet Alarm og i Løbet af ca. 20 Minutter var Ilden slukket.

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

Anm. 2. Kor Overtrædelse af §§ 5 og 6 i Lov af $\frac{24}{3}$ 1873 om Brandvæsenet i Købstæderne med Undertagelse af København har vedkommende Havnearbejder erlagt en Aarhus Kæmnerkasse tilfaldende Bøde af 20 Kr.

243. M/Jt. **Violen** af Aalborg, 29 Res. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Lemvig med Foderstoffer.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 31 paa Limfjorden.

Søforhør i Aalborg d. $\frac{30}{7}$ 31.

Se Nr. 157.

244. Ff. **West Bound** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 14/7 31 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 30/7 31.

Kl. ca. 4 overtog W. B.s Fører Vagten og den øvrige Besætning gik til Køjs. Kl. ca. 5 kom en medgaaende Damper i Sigte agterude. Da Skibene var ca. 10 Sm. NV.t.V. af Horns Rev F. S. overhalede det andet Skib — et tysk Marineskib — W. B. Under Passagen tørnede W. B., hvis Fører stod ved Rattet og sov, med Stævnen imod Marineskibets Agterende, hvorved Stævnen blev beskadiget og Vandet strømmede ind i Lukafet. Det forsøgte ved egen Hjælp at sejle ind til Esbjerg, men da det viste sig, at det vandtætte Skod lækkede, saa Vandet strømmede ind i Last og Motorrum, hvorved Motoren stoppede, hejstes Nødsignal. En i Nærheden værende Kutter tog W. B. paa Slæb ind mod Esbjerg. Da Fartøjerne naaede Lodsutteren, tilkaldtes Redningsdamperen, der kom til Stede og overtog Bjærgningen.

Anm. 1. Søforklaring fra det tyske Marineskib foreligger ikke.

Anm. 2. W. B.s Fører har for det af ham udviste Forhold vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr.

245. M/Gl. **Wilfred** af Hamburg, 109 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Skive med 180 Tons Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. 17/10 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 17/10 31.

Kl. 6³⁰ grundstødte W. i tæt Taage paa Kalkgrunden. Kl. ca. 12 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

246. S/S **Wilh. Colding** af Kjøbenhavn, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra London til Hamburg.

Kollideret d. 30/1 31 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. 11/2 31.

Kl. 19⁵¹, da W. C., der havde Lods om Bord, for langsomt rundede Blackwall Point i Farvandet Stb.s Side, kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være amerikansk S/S »Elmsport«, i Sigte forude om Stb. W. C.s Ror blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da E. ikke syntes at ændre Kurs, blev Roret lagt haardt Stb., og Signalet gentaget. Da der syntes Fare for en Kollision, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod gaa Stb.s Anker, men umiddelbart efter tørnede E. imod W. C.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring for E. foreligger ikke.

247. M/Sejlsk. **Wilhelmine** af Dornbusch, 48 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Sidinge med Majs.

Grundstødt d. 14/8 31 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsforretning d. 14/8 31.

Strandingsindberetning dat. 15/8 31.

Kl. 14³⁰, medens W. befandt sig i Romsø Sund, tog Skibet Grunden 2—300 m fra Land N. for Stavshoved. D. 15/8 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

248. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Cardiff til Llanelly.

Tørnet Kajen d. 7/3 31 i Llanelly.

Indberetning til Board of Trade dat. 12/3 31.

Under Manøvrering med at lægge til Kajen i Swales Dock, blev Skibet af Vinden, der blæste frisk fra Ø., ført imod Kajen, hvorved nogle Plader blev beskadiget.

249. 3^m M/Sk. **Yrsa** af Marstal, 123 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg.

a) Paa Rejse fra Danzig til Ystad med Kalisalt.

Grundstødt d. 9/3 31 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 12/3 31.

Kl. 16⁴⁵ grundstødte Y. under Snetykning paa Inre Herrestadsgrundet. D. 10/3 Kl. 9³⁰ kom Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Snetykning.

b) Paa Rejse fra Skellefteå Distrikt til Kolding med Træ.

Grundstødt d. 17/7 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. 25/7 31.

Kl. 15³⁰, da Y. efter Bestikket antoges at være midt mellem Fænø Kalv og Rønshoved med Kurs mod Klippehagens Fyr, grundstødte Skibet paa 2,5 m Pullen mellem Rønshoved og Løverodde. Vinden var V.-lig frisk Kuling, og Vejret klart. Y. blev samme Dag bragt flot af to Fiskermotorfartøjer.

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

250. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Aarhus med 140 Tons Stykgods.

Tørnet Kajen d. 8/7 31 i Brunsbüttel.

Søforhør i Aarhus d. 7/8 31.

Kl. 23⁴⁰ manøvreredes Y. med Assistance af Lods ind i Slusen. Det blæste en haard V.-lig Storm. Da Molerne var passeret, stoppedes Maskinen, idet der dog — for ikke at miste Styringen — af og til blev slaaet

Langsomt Frem, Ved Ankomsten til Sydslusen, hvor der skulde lægges til paa Sydsiden, blev der bakket for Fuld Kraft. Herunder slog Agterenden Stb. ud og Y. faldt Tværs i Slusen. For at undgaa Kollision med en i Slusen fortøjet Damp, kastedes Stb.s Anker, og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak. Herunder tørnede Y. med Hækken imod Kajen, der blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen var haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med 65 Tons Stykgods.

Tørnet Kajen d. $12/7$ 31 i Hamburg.

Søforhør i Aarhus d. $18/7$ 31.

Kl. 20^{30} fik Y. Lods om Bord. Skibet manøvreredes ind langs Holthusenquai og drejedes for Bb.s Ror og langsom Maskine mellem Pælene over mod Kirchenpauerquai, hvor Skibet skulde fortøjes med Stb.s Side mod Kajen. Da Skibet var tværs af Pælene, tog den udgaende Strøm Agterskibet, saaledes at Y. kom til at stævne ret mod Kajen. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og samtidig lod man Stb.s Anker falde; det lykkedes dog ikke at tage Farten af Skibet, der med Stævnen tørnede mod Kajen, hvorved Y.s Bov blev let beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med ca. 111 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $19/12$ 31 ved Tunø.

Søforhør i Aarhus d. $28/12$ 31.

Kl. 16^{45} afgik Y. fra Aarhus. Der styredes retv. S. 36° Ø. ned mod Tunø Røn. Vejret var klart, og det blæste en flov NNØ.-lig Brise. Kl. 18^{30} tog Skibet pludselig Grunden ved Tunø Røn Fyrbaake og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Baaken i misv. S.t.V. $1/2$ V. og Tunø Fyr i V.t.S. $1/2$ S. D. $20/12$ Kl. 19^{15} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Ved Aarhus Sørets Dom blev Y.s 2. Styrmand frifundet for den mod ham af det offentlige rejste Tiltale i Henhold til Sømandslovens § 84 for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

251. 3^m Sk. **Zampa** af Thurø, 224 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Nørresundby med Træ.

Strandet d. $8/7$ 31 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $12/7$ 31.

Søforklaring i Ystad d. $20/7$ 31.

Kl. 12 pejledes Smygehuk i misv. VNV., gisset Afstand 8 Sm. Det blæste en ØNØ.-lig Brise med tilsvarende Sø. Der styredes V., Afdrift 5° . Kl. 14 var Vinden gaaet rundt til VSV. og det blæste en frisk Kuling med tilsvarende Sø. Der vendtes ved Kullagrunds 3 Kost, og styredes S.t.Ø., Afdrift 25° . Vinden tiltog stadig i Styrke, og Kl. 16 drejedes til for 3-rebet Storsejl; det blæste da en SV.-lig Storm med svære Regnbyger. Skibet laa SSØ. an, Afdrift 60° . Kl. 18 begyndte Z. at faa en Del Slagside. Fore-Stagejl blev sat, og der holdtes af for Vejret, idet der styredes Ø. med 5° Afdrift til Kl. 20, derefter styredes Ø.t.S. med 10° Afdrift. Kl. 22 blæste det en orkanagtig Storm af SSV. Ystad Fyr pejledes i misv. N.t.V., gisset Afstand 3 Sm. Da det viste sig, at Skibet ikke kunde gaa klar af Sandhammaren, halsedes rundt samtidig med, at Mesanen blev sat med 2 Reb. Kl. 23 pejledes Ystad Fyr i misv. NV.t.N., og da en Stranding syntes uundgaaelig, blev det besluttet at sætte Skibet paa Land. Mesan og Storsejl bjærgedes og Stagfokken blev sat, og Kl. 23^{30} tog Skibet Grunden ved Ystad og blev staaende ca. 500 m fra Land. D. $9/7$ Kl. 2 var Z. fyldt med Vand. Om Morgen blev det fra Land forgæves forsøgt at opnaa Forbindelse med Skibet ved Hjælp af Raketapparat. D. $10/7$ Kl. 5 ankom en Bjærgningsdamper, men paa Grund af Vejrforholdene kunde Bjærgningen ikke paabegyndes. Om Eftermiddagen flovede Vejret af, og d. $13/7$ om Eftermiddagen blev Skibet bragt flot og indslæbt til Ystad.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

252. M/Sk. **Zampa** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Hou med 95 Tons Brosten.

Grundstødt d. $19/11$ 31 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Forhør i Hou d. $21/11$ 31.

Søforhør i Rønne d. $11/1$ 32.

Kl. 8^{20} havdes den røde 3-Kost paa Hou Røn Tværs om Stb. i ca. 1 Sm. Afstand, og Kursen ændredes fra S. $1/2$ Ø. til VSV. Kl. 8^{30} tog Z. Grunden paa Hou Røn. D. $21/11$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at ca. 5 Tons af Lasten var kastet over Bord.

253. M/Jt. **Zeus** af Marstal, 47 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Vejle med Foderstoffer.

Grundstødt d. $22/3$ paa Vejlefjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $4/5$ 31.

Kl. 12^{30} passeredes Rosenvold, og Kursen ændredes op ad Vejlefjord. Vejret, der var diset, blev tæt Taage. Skibet gik med reduceret Fart, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 14 umiddelbart efter, at der var taget et Lodskud paa $5 1/2$ Fv. Vand, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig mellem Fyret og Prikken paa Træskohage. I Løbet af Natten blev Z. slæbt af Grunden af en Damp fra Vejle.

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

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1931 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	10	1	—	1	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	14	2
Grundstødning	32	34	—	2	1	8	2	—	8	5	4	—	—	2	—	7	47	58
Kæntring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprunget læk i Søen	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Forladt synkefærdig	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Forskellig Søskade	14	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	15
Kollision	31	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	49
Kondemnation efter Søskade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brand	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	4
Borteblevet	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Overbordfald m. m.	15	13	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	15	15
I alt...	114	118	—	4	2	8	2	—	10	6	5	—	—	2	—	9	133	147

280

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1931 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.	10	539	1	3759	11	4298
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Forladt synkefærdig	2	74	2	117	4	191
Kollision	2	163	—	—	2	163
Kondemnation	—	—	—	—	—	—
Brand	2	31	—	—	2	31
Borteblevet	4	195	1	99	5	294
I alt...	20	1002	4	3975	24	4977

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1931 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	29	7	36
Overbordfald	11	1	12
Andre Ulykkestilfælde	2	8	10
I alt...	42	16	58

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1931 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)	2	—	1	1	4	—	3	1	—	4	8	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4	4	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	6	4	—	—	10	2	4	—	—	6	16	—	1	—	
Limfjorden.....	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Læsø.....	1	—	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).	2	2	—	—	4	1	4	—	—	5	9	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	3	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	—	1	—	—	—	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	2	—	1	—	3	1	—	—	1	2	5	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	3	2	1	—	6	1	—	1	—	2	8	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	2	2	—	—	4	2	1	—	—	3	7	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	1	—	—	—	1	2	2	—	—	4	5	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Øst- og Sydkyst Amager).....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Amager.....	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—	
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	1	—	—	—	1	1	—	2	—	3	4	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
I alt...	23	12	6	1	42	16	24	4	1	45	87	—	1	—	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 280 — i 1931 mindre end i Aarene 1930 og 1929, hvor Antallet var henholdsvis 283 og 377, medens ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1931 — 87 — er større end i 1930, da Antallet var 77, men mindre end i 1929, da Antallet var 110.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1931 gaaet tabt ialt 4 med en samlet Tonnage af ialt 3975 Reg. Tons Brutto. I de to forudgaaende Aar var Tabet henholdsvis 5 Skibe med 6408 Reg. Tons Brutto og 3 Skibe med 5596 Reg. Tons Brutto. Det for 1931 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 20 Skibe med 1002 Reg. Tons Brutto — er mindre end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1930 udgjorde ialt 28 Skibe med 1737 Reg. Tons Brutto og i 1929 ialt 36 Skibe med 6665 Reg. Tons Brutto. De i Tabel B opførte 20 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var alle under 300 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1931 har 1 Dampskib og 2 Motorskibe haft Brand om Bord. Medens Aarsagen til Branden i Dampskibet er ubekendt, opstod Branden i det ene Motorskib ved, at en Petroleumsovn eksploderede, og i det andet derved, at Olie fra en knækket Prøvehane paa en Forbrugstank sprøjtede ud over Hovedmotorens Udstødsrør og antændtes. Endvidere har 5 Motorfiskerfartøjer haft Brand om Bord. I de 2 Tilfælde var Aarsagen til Branden ubekendt; i de øvrige 3 Tilfælde var Aarsagen henholdsvis en overophedet Kabys, Eksplosion af en Blæselampe og uregelmæssig Funktion af en Blæselampe.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 12 Tilfælde i 1931 mod 13 Tilfælde i 1930 og 16 Tilfælde i 1929.

Af de ifølge Tabel C omkomne 58 Personer var 54 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1931, er afgivet i 12 Tilfælde.