

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1933

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

JUNI 1934

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Søfart og Fiskeri

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



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1933	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1933.....	49

1933.

1. S/S **Aalborghus** af Aalborg, 1482 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $26/1$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $21/2$ 33.

Kl. 8 var en Havnearbejder i Færd med at smøre Lossespillet paa Skibets Agterdæk. Spillet var i Gang, og under Arbejdet med Smøringen anbragte Havnearbejderen den ene Fod saaledes, at den blev klemt af Spillets ene Krumtap. Den tilskadekommende blev kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa antages at være, at den paagældende ikke udviste fornøden Forsigtighed under Smøringen af Spillet.

2. M/Gl. **Activ** af Nexø, 56 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse til Nexø med Gødningskalk.

Grundstødt d. $30/3$ 33 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring i Nexø d. $21/8$ 33.

Kl. ca. 8 grundstødte A. under tæt Taage ved Hvide-Odde. Kl. ca. 16 kom Skibet flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

3. M/Sk. **Adi** af Svendborg, 87 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Kerteminde til Oslo med Stykgods.

Grundstødt d. $23/5$ 33 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/5$ 33.

Kl. 1 grundstødte A. under usigtbart Vejr ved Agernæs Land. Skibet kom flot samme Dag ved egen Hjælp.

b) Paa Rejse fra Middelfart til København med Affaldsjern.

Kollideret d. $25/8$ 33 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i København d. $10/10$ 33 og i Svendborg d. $19/10$ 33.

Kl. ca. 22 sejlede A. i Fyrlinien mod Grasten. Da Fyrene ved Thurø By omtrent var overét, blev Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter kom et Par Ankerlanterner i Sigte fra et Skib, som laa lige i Fyrlinien. Motoren blev straks slaet Bak, men umiddelbart efter gik A.s Forgrejser ind mellem Mesanmasten og Rigningen paa det andet Skib, som viste sig at være M/Gl. »Henny« af Aalborg. Ved Paasejlingen blev H. lettere beskadiget.

Ifølge den af H.s Besætning afgivne Forklaring opankredes H. Kl. 8 mellem de 2 østligste røde Koste ved Kidholm i taaget Vejr. Kl. 9^{30} klarede Vejret noget op, og H. blev sejlet nærmere Land, hvor Skibet opankredes i ca. 3 m Vand. Ved Solnedgang blev Ankerlanterne sat, og Kl. 22^{10} skete Paasejlingen.

4. M/S **Afrika** af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Chefoo til Shanghai med Soyabønner, Jordnødder og Stykgods.

Kollideret d. $19/4$ 33 paa Whangpoo-Floden.

Søforklaring i Shanghai d. $20/4$ 33. Soforhør i København d. $19/6$ 33.

Kl. ca. 7, da A., der havde Lods om Bord. var i Nærheden af Bøje 11 ved O. S. K. Wharf, saas en foran for A. værende Damper hejse en Balion for at tilkendegive, at den vilde svinge, naar den kom op i Section 9. Da Damperen drejede Stb. over. blev der fra A. givet 2 korte Toner med Fløjten for at tilkendegive, at man vilde gaa agten om Damperen. Da Damperen var passeret, blev Roret lagt Stb. samtidig med, at der blev givet 1 kort Tone med Fløjten. En modgaaende Damper — S/S »Lien Hsin« af Shanghai — besvarede Signalet med 2 korte Toner. Fra A. blev der igen givet 1 kort Tone og begge Maskiner blev stoppet. L. H. besvarede atter Signalet med 2 korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision baade med O. S. K. Wharf og med L. H., blev Bb.-Maskinen beordret Fuld Kraft Bak samtidig med at man lod Bb.s Anker falde. Roret blev lagt haardt Bb. og der blev givet 2 korte Toner med Fløjten. Umiddelbart efter blev Stb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Kort efter — Kl. 7^{16} — tørnede L. H. imod A.s Bb.s Bov ca. 1 Fod fra Stævnen, hvorved Mere Plader blev trykket ind og Hoven vredet.

Anm. Søforklaring fra L. H. foreligger ikke.

5. M/Gl. **Aga** af Skarhamn. 61 Bag. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Fyr.

Grundstødt og paasejlet d. $11/10$ 33 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $17/10$ 33.

Kl. ca. 18, da A. laa fortøjet ved Andels cementfabrikkens Bro i Aalborg, friskede Vinden til Storm af

SSV., samtidig med at Vandet steg. Det besluttedes at forhale til den Ø.-lige Ende af Broen. Under Forhalingen sprang en 8" Trosse, hvorfor begge Ankrene blev stukket i Bund; men Skibet var da drevet saa meget, at Agterenden rørte Grunden. Kl. ca. 20 drev M/Sk. »Signe« af Aalborg ned paa A., som blev en Del beskadiget paa Stb. Side, hvorefter begge Skibe drev paa Grund. D. $12/10$ Kl. ca. 13 kom A. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen og Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Paasejlingen og Grundstødningen var Vejrforholdene.

6. Ff. **Agnethe** af Vejle, 24 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikstad til Vejle med Aal.

Forlist d. $8/8$ 33 i Kattegat.

Søforklaring i Oslo d. $10/8$ 33. Indberetning fra Gesandtskabet i Oslo dat. $11/8$ 33. Søforhør i Vejle d. $19/10$ 33 og $3/2$ 34, i Esbjerg d. $7/11$ 33 og $6/12$ 33 og i København d. $4/1$ 34. Forlisansmeldelse dat. Bredballe d. $7/2$ 34.

Kl. 9 brækkede Motoren ned, og Rejsen fortsattes for Sejlene alene. Vinden, der var V.-lig, friskede i Løbet af Dagen til Storm, og Kl. ca. 15 revnede Storsejlet og Stagfokken blæste itu. A. holdte S. t. Ø., og Kl. ca. 19 havde Paternoster Fyr Tværs om Bb. i ca. 10 Sm.s Afstand. Kl. ca. 21, da Fyret havdes i NØ. i ca. 8 Sm.s Afstand, blev det besluttet at søge ind til Marstrand. Da A. ikke vilde gaa over Stag, halsedes rundt, og der styredes N.t.Ø. samtidig med, at der blussedes efter Lods. Da Storsejlet imidlertid revnede mere og mere, og da Lugen havde begivet sig saaledes, at der var ca. 1 m Vand i Skibet, blev der afgivet Nødsignaler. Kl. ca. 23 blev de i A. ombordværende Personer — 4 Mand — bjærget af M/S »Danmark« af København. Under Bjærgningsarbejdet tørnede A. imod D., og kort efter at Besætningen var bjærget, sank A.

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

7. S/S **Ally** af Aalborg 127 Reg. T. Br. Bygget 1890/1909 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Mariager til Lillebæltsbroen med Cement.

Grundstødt d. $6/3$ 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aalborg d. $7/4$ 33.

Kl. 4⁰⁵ passeredes tæt om Lujshage Lysbøje og Kursen ændredes til misv. V.t.S. Det var tæt Taage. Kl. 6¹⁵, da 16 Sm. var udløbet, loddedes 19 m. Kursen ændredes til V. $1/2$ N. Kl. 6³⁰ blev Maskinen stoppet for at lodde, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Bjørnsknude Rev. Kl. 19³⁰ kom A. flot efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

8. M/S **Almena** af København, 1567 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal.

1 Mand forsvundet Natten mellem $5/8$ — $6/8$ 33 i Nordsøen.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet dat. $18/12$ 33.

Natten mellem $5/8$ og $6/8$ forsvandt Letmatros Thorkild Leo Joensen.

9. M/S **Alsia** af København, 5812 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

a) Brand om Bord d. $24/1$ 33 i Hamburg.

Søforklaring i Hamburg d. $28/1$ 33. Søforhør i København d. $2/2$ 33.

Kl. 19¹⁰, medens der lossedes Copra, opdagedes Brand i Nr. 2 Lugen. Skibets Slukningsmateriel blev straks sat i Virksomhed og Brandvæsenet i Land alarmeret. Brandvæsenet og 6 Pumpebaade kom hurtigt til Stede og 23 Slinger blev taget i Brug. D. $25/2$ Kl. 1³⁰, da Ilden syntes at være under Kontrol, udbrød der pludselig en heftig Brand agten for Bagagerummet ved Nr. 3 Lugen om Bb., hvor der stod en Del Gummikasser. Der blev straks skaarct Hul i Dækket, hvorigennem Ilden blev bekæmpet. Kl. 3³⁰ var man saavidt Herre over Ilden, at Brandmænd med Røgmasker kunde komme ned i Lasten, og Kl. 9⁰⁰ var Branden slukket. Nr. 1, 2 og 3 Underlaster og Mellemdæk var da fulde af Vand.

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

b) Paa Rejse fra Colombo til Penang.

1 Mand forsvundet d. $2/5$ 33 i det indiske Hav.

Søforklaring i Singapore d. $6/5$ 33.

Om Morgenens d. $2/5$ savnedes Dæksdreng Hans Jepsen Pedersen af Gl. Haderslev. Den paagældende var sidst set d. $1/5$ Kl. ca. 22, medens han var i Færd med at tage sit Køjetøj op paa Poopen. Ved Eftersøgning fandtes hans Tøfler paa Indersiden af Stb.s Jolle paa Poopen, medens hans Køjetæppe og Hovedpude ikke kunde findes. Da det maatte formodes, at den paagældende var faldet over Bord, blev Skibet lagt paa modsat Kurs; efter 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

10. M/Jt. **Anna Marie** af Nørresundby, 28 Reg. T. Br. Bygget 1861 af Eg. Paa Rejse fra Nørresundby til Virksund med Gødning.

Grundstødt d. $22/11$ 33 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $27/11$ 33.

Kl. ca. 16, da A.M. var gennem Aggersund Løb, gik Føreren ned for at starte Motoren. Rorsnianden fik Ordre til at styre mod Aggersund Bro. Ca. 5 Minutter senere mistede Skibet Styret og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 23 kom A.M. flot ved fremmed Hjælp.

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

11. S/S **Anne** af København, 1593 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Danzig.

Grundstødt d. $28/12$ 33 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Danzig d. $3/1$ 34. Tysk Strandingsindberetning dat. $5/1$ 34. Søforhør i København d. $17/4$, $5/5$ og $28/5$ 34.

Kl. 7^{45} havdes Christiansø Tværs i 3 Sm.s Afstand, Log 85. Herfra styredes retv. S.78°Ø. Kl. ca. 17^{30} saas et Fyr, der blev antaget for Rixhöft Fyr, 2 Str. om Stb. Kursen blev bibeholdt, og Kl. 19^{10} var Fyret tværs i 4 Sm.s Afstand, Log 84. Kl. 19^{25} , da Fyret var $1\frac{1}{2}$ Str. agten for Tværs, ændredes Kursen til dev. SØ. $3/4$ Ø. Kl. 19^{30} tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 4 Sm. Ø. for Fyret, der viste sig at være Stilo Fyr. D. $29/12$ Kl. 9^{45} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

12. S/S **Amalfi** af Napoli, 5301 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Novorossisk til Korsør med Foderstoffer.

Grundstødt d. $24/3$ 33 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $31/3$ 33.

Kl. 15^{10} medens A. under Assistance af Lods og Bugserbaad manøvrede i Korsør Havn, blev Skibet af Strømmen ført paa Grund. D. $25/3$ Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

13. M/S **Amerika** af København, 10110 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

Paasejlet d. $11/2$ 33 i Vancouver.

Indberetning til Board of Trsade dat. $17/2$ 33.

Kl. 7^{40} medens A. laa fortøjet paa V.-Siden af La Pointe Pier, tørnede S/S »Silksworth« af Newcastle, der skulde fortøje ved Ø.-Siden af samme Kaj, imod A.s Agterende, der blev noget beskadiget.

14. M/B **Anna** af Aalborg, 4 Reg. T. Br. Paa Lysttur fra Egholm til Aalborg.

Kollideret d. $7/7$ 33 paa Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $15/7$ 33.

Kl. ca. 20, da A. var lidt V. for Badeanstalten, som ligger V. for venstre Baadehavn. saas en Motorbaad — »Mary Ann« — komme ud af Baadehavnen. styrende imod A., der drejedes noget Stb. over. Da Baadene nærmede sig hinanden, og M.A. stadig bibeholdt sin Kurs, drejedes A. mere Stb. over. M.A. saas i det samme at dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede M.A. med Stævnen imod A.s Bb.s Side ca. 1 m fra Stævnen. Ved Kollisionen led A. nogen Skade.

M.A.s Fører har forklaret, at M. A. laa med stoppet Skrue ca. 35 m fra Aalborg Svømmeklubs vestlige Flaade, da han pludselig saa A. komme ret imod M.A. Skruen blev straks sat i Bakgear, men umiddelbart efter tørnede A. imod M. A.s Stævn.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at M.A. ikke blev holdt Stb. over som foreskrevet i Søvejsreglernes Art. 18.

15. L/Kt. **Anna** af København, ca. 8 Reg. T. Br.

a) Brand om Bord d. $11/8$ 33 i Helsingør.

Politirapport dat. $11/8$ 33.

Kl. ca. 9, medens A. laa fortøjet ved Bolværket, mærkede Føreren Benzinlugt, og det viste rig, at Karburatoren var utæt. Da der ikke var elektrisk Lys ved Motoren, tændte Føreren en Tændstik, som han holdt i nogen Afstand fra Karburatoren. Umiddelbart efter antændtes Benzindampene. Det lykkedes at slukke Ilden inden der skete nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Helsingør til København.

Brændt og forlist d. $19/8$ 33 i Sundet.

Søforhør i København d. $7/10$ 33.

Kl. ca. 12^{30} , da A. var udfør Humlebæk, stoppede Motoren med et Knald. Da Lemmen over Motoren blev løftet op, slog store Flammer op fra Motoren. Efter fontævrns at have forsøgt at slukke Ilden ved Hjælp af Vand, blev det besluttet at forlade Fartøjet. Den ene af de ombordværende 2 Mand blev anbragt i en Kajak, medens Føreren tog en oppustet Autotobilslange om Livet og sprang i Vandet, hvor han holdt fast i Kajakkens Agterende. Efter ca. 1 Times Forløb blev de paagældende bjærget om Bord i en Motor-kutter, der kom til Stede. Det forsøgtes at bjærge A., men Kartøjet brækkede over og sank.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sairen oplyste antage, at Branden er opstaaet i Motorens Karburator.

16. Ff. **Anna** af Skærbæk, 9 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Frederikssund til Kolding med Aal.

Kollideret d. $22/6$ 33 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $30/6$ 33.

Kl. ca. 1. da A. var ca. 2 Sm. SV. for Sjællands Rev Fyr, styrende SSV., kom en Dampers Top- og røde Sidelanterne i Sigte $1\frac{1}{2}$ —2 Str. om Stb. A.s Kurs og Fart blev bibeholdt. Kort efter saas Damperens grønne Sidelanterne. Da Skibene var ca. 100 m fra hinanden, drejede det andet Skib — S S »Koldinghus« af Vejle Stb. over. A. drejedes Bb. over, men umiddelbart efter blev A. ramt lidt foran for Vantet om stb. af K.s Stævn.

At den af K.s Besætning ved et under $22/6$ i Kobenhavn afholdt Soforhor fremgaar. at K. var lidt over Halvvejen mellem Sejro Lysbøje og Sjællands Rev, da en klar Lanterne kom i Sigte 2 Str. om Bb.

K. drejedes lidt Stb. over. Ca. 5 Minutter senere syntes det andet Fartøj — A. — at nærme sig stærkt, og K.s Ror blev lagt haardt Stb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede A. imod K.s Bb.s Bov. Fra K. blev der sat en Baad paa Vandet, og A.s Besætning — 2 Mand — blev bjærget om Bord i K. Den ene Mand af A.s Besætning, der var blevet kvæstet ved Kollisionen, kom under Lægebehandling af en blandt Passagererne værende Læge. A., hvis Forende var sunket, men som iøvrigt flød paa Damdækket, blev taget paa Slæb ned mod Odden Havn. Vinden friskede imidlertid, og da K. havde rundet Sjællands Rev, brækkede Slæberen. Der blev atter opnaaet Forbindelse med A., og Kursen ændredes mod Schultz Grund F.S., hvor A. blev fortøjet og dens Fører sat om Bord. Den tilskadekommande blev ved Ankomsten til København indlagt paa Hospitalet.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at A., der havde Vigepligten, søgte at gaa foran om K.

Anm. 2. A.s Fører har for den af ham begaaede Overtrædelse af Søvejsreglerne erlagt en Bøde til Statskassen paa 100 Kr.

17. M/Gl. **Anna Elise** af Uetersen, 63 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Aabenraa med Koks.

Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 33 ved Femø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{2}$ 33.

Kl. 10³⁰ blev A.E. af Isen skruet paa Grund Ø. for Femø. D. $\frac{2}{2}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

18. Ff. **Annelise** af Skærbæk, 14 Reg. T. Br.

Paasejlet d. $\frac{20}{4}$ 33 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. $\frac{28}{4}$ 33.

Medens A. laa fortøjet paa anvist Plads, tørnede en Damper — S/S »Trio« af Hammerhavnen — der var ved at gaa ud af Havnen, imod Fartøjet, hvorved dette blev læk.

T.s Besætning har forklaret, at T. under Udsejlingen faldt over mod A. Der holdtes Korkfinder mellem T. og A.

19. M/Gl. **Anni** af Hamborg, 72 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Skel-skør med Majs.

Grundstødt d. $\frac{29}{1}$ 33 ved Lollands V.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Skel-skør d. $\frac{14}{2}$ 33.

Kl. 8 afgik A. fra Nakskov, hvortil Skibet var søgt ind paa Grund af Isvanskeligheder. Kl. 9³⁰ blev det tæt Taage, og Farten blev reduceret. Kl. ca. 10, da A. var ved Albuen, tørnede Skibet mod en Isflage, hvorved det mistede Styret og tog Grunden. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

20. S/S **Antonius C. Kydonieff** af Andros. Paa Rejse til Gdynia til Port Said med Kul.

Grundstødt d. $\frac{29}{1}$ 33 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{1}$ 33.

Kl. 18⁴⁰ grundstødte A.C.K. under tæt Taage ca. 2 Sm. S. for Hyllekrog Fyr. D. $\frac{30}{1}$ Kl. 10⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

21. M/Sk. **Apollo** af Koldby Kaas, 65 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Haderslev til Lübeck. Tom.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $\frac{11}{10}$ 33 i Lillebælt.

Søforhør i Rønne d. $\frac{11}{11}$ 33.

Kl. ca. 16, da A. befandt sig ud for Aarøsund, var Kok Verner Sigfred Hansen af Kværndrup beskæftiget med Udlægning af Ankeret. Under dette Arbejde fik han Overbalance og faldt udenbords. Der blev kastet en Redningskrans i Vandet; men den overbordfaldne fik ikke fat i den. Et Par Minutter efter forsvandt han og saas ikke siden. Liget er senere drevet i Land ved Ørbyhage.

22. M/Sk. **Argus** af Rønne, 45 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Aggersum til Hasle med Kalkgødning.

Grundstødt d. $\frac{29}{3}$ 33 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{3}$ 33. Søforhør i Rønne d. $\frac{5}{9}$ 33.

Kl. 1 grundstødte A. under tæt Taage V. for Hornbak Havn. 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 Taage og Strømsætning.

23. M/S **Asnæs** af Esbjerg, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Elbing til Bristol med Hvede.

Sprunget læk d. $\frac{6}{10}$ 33 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stolp d. $\frac{9}{10}$ 33. Tysk Indberetning dat. $\frac{12}{10}$ 33.

D. $\frac{5}{10}$ Kl. 21⁴⁵ passeredes Stolpmünde i 5 Sm.s Afstand. Der blæste en frisk NV.-lig Kuling. D. $\frac{6}{10}$ Kl. 1 opdagedes Vand i Maskinrummet, og da det viste sig, at Vandet steg skønt Pumpen holdtes gaaende, blev det besluttet at søge, Nødhavn i Stolpmünde. Kl. 1³⁰, da Stolpmünde Fyr pejledes i misv. Ø.t.S. og Jershøft Fyr i misv. S.t.V., blev begge Motorer stoppet paa Grund af Vandet i Maskinrummet. Kort efter gik Ballancepumpen i Staa. Redningsbaaden blev gjort klar og Nødsignal afgivet. Kl. 4 opankredes Skibet i ca. 14 m Vand ca. 10 Sm. V. $\frac{3}{4}$ N. af Stolpmünde. Ved Dag gry blev der sat Signal efter Bugserhjælp. Kl. 8³⁰ ankom en Bugserdamper, og Kl. 14¹⁵ var A., hvis Maskinrum var fuldt af Vand, indslæbt til Stolpmünde.

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

Paasejlet og forlist d. $18/4$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring i Leith d. $19/4$ 33. Søforhør i Esbjerg d. $11/5$ 33. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $29/8$ 33.

D. $17/4$ Kl. 4 opankredes A. paa en Fiskeplads 15 Sm. S. for Bell Roch. Kl. 20 blev Ankerlanternen sat, og Kl. 22 overtog Bedstemanden Vagten medens den øvrige Besætning gik til Køjs. Det meste af Vagten opholdt Bedstemanden sig i Motorrummet, hvor han foretog forskellige Reparationer. D. $18/4$ Kl. ca. 0¹⁵ mærkedes et kraftigt Stød i Skibet, og det viste sig, at en Trawler — »Chancelier« af Granton — var tørnet imod A.s Stb.s Side midtskibs. Der forsøgte forgæves at tætnes den ved Paasejlingen fremkomne Lækage, og da Vandet stadig steg skønt Pumpen holdtes gaaende, gik Besætningen i Jollen. Besætningen blev optaget af C., og Kl. 4 sank A.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

25. Ff. **Bodanes** af Tofte, 89 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Tofte til Fiskeplads ved Islands Ø.-Kyst.

Forlist d. $21/6$ 33 ved Islands N.-Kyst.

Søforklaring i Siglufjord d. $23/6$ 33. Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. $6/10$ 33.

Kl. ca. 8³⁰, da B. i taaget Vejr, var i Nærheden af Haganesvig, styrende S.t.Ø. med Loddet gaaende saas Land i Ø. Der drejedes NØ. over, men kort efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Besætningen gik i Baaden og roede ind til Siglufjord. Skibet blev Vrag.

26. S/S **Bogø** af København, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Grundstødt d. $17/10$ 33 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $24/5$ 34.

Kl. 12³⁰, da B. laa til Ankers for Stb. Anker paa Floden ved Bec d'Ambes med 3 Lægtene fortøjet langs Siden, blev Skibet af den haarde indadgaaende Strøm bragt i Drift. Bb. Anker blev straks stukket ud, og der blev stukket paa begge Kæder. Ankrene kunde ikke holde Skibet, der Kl. 13 tog Grunden paa en Sandbanke og blev staaende. Kl. 15³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

27. M/S **Bornholm** af København, 3177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Paa Rejse fra Middlesbro til Portland Main med Kul.

Havareret d. $1/1$ 33 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $10/1$ 33.

Kl. 20¹⁵, da B. under en S.-lig Orkan var paa ca. 55°N. Bred og 35°V. Lgd. tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved $2/3$ af Broen samt begge Kompasser blev slaet over Bord, 2 Redningsbaade og 2 Joller blev slaet i Stykker. Endvidere blev Bb.s Side af Skanseklædningen paa Brodækket bøjet ned, Dækshuse og Bestikkluf beskadede, Radiopejlerammen bøjet og Dækket revet op, saaledes at Vandet trængte ind i Kahytterne. Der hældtes Olie paa Vandet, medens Skibet drejedes rundt. Under denne Manøvre brød en Braadsø over Agterenden, hvorved Haandstyreapparatet blev ødelagt og Mandskabshuset Agter beskadede. Det blev besluttet at søge tilbage til Glasgow, hvortil Skibet ankom d. $7/1$.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Sulina til Braila.

Kollideret d. $17/6$ 33 paa Donau.

Søforhør i Aarhus d. $12/7$ 33.

Kl. 14³⁰ passerede B. Galatz, og Kl. 14⁵⁰ bemærkedes forude om Bb. en mindre, modgaaende Passagerdamper — »Principele Mircea« — hvis Kurs skar B.s Kurs. I B. lagdes Roret lidt Stb. og samtidig blev der givet et kort Stød i Fløjten, hvilket Signal fra P.M. besvaredes med 2 korte Stød. B. gav atter et Stød i Fløjten og fortsatte Drejningen til Stb. Da P.M. paany gav 2 Stød i Fløjten og drejede Bb. over og en Kollision nu ikke kunde undgaas, gav B. atter et kort Stød og haardt Stb.s Ror, og umiddelbart efter Fuld Kraft Bak. Kl. 15⁰⁷ tørnede B. med Bb.s Hov mod P.M.s Stb.s Side. Kiter Kollisionen opankredes B., der havde faaet flere Buler i Boven.

Anm. Søforklaring fra P.M. foreligger ikke.

28. S S **Breitenburg** af Hamburg, 1351 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $30/3$, 33 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/3$ 33.

Kl. 17 grundstødte B. i let diset Vejr mellem Gl. Skagen og Højen Fyr. D. $31/3$ Kl. 6³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

29. M S **Bretagne** af København. 3177 Reg. T. Br. Hygget 1928 af Staal. Paa Hejse fra Rotterdam til Antwerpen.

Kollideret d. $2/3$ 33 paa Maas.

Søforklaring i Rotterdam d. $16/3$ 33. Indberetning fra Konsulatet i Rotterdam dat. $20/3$, $27/3$ og $31/3$ 33.

Søforhør i København d. $3/1$ 33

Kl. ca. 0⁴⁵ kvitteredes Lodsens ved Berghaven. Nogen Tid forinden var en Damper — engelsk S/S »Hedsea« — der førte 3 røde Lanterner, kommet i Sigte forude. Da Lodsens gik fra Borde, gav han Ordre til at gaa frem og dreje lidt Bb. over. B. drejedes $1/2$ Str. Bb. over. R. saas nu styrende ret paa B. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 500 m, hørtes 1 kort Tone fra R. Da B. kun var 30 — 40 m fra en Stændning i Farvandets N.-Side, kunde Skibet ikke drejes Stb. over, hvorfor R.s Signal besvaredes med 3 korte Toner, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter hørtes 3 korte Toner fra R., men ca. 1 Minut senere kolliderede Skibene med Stævnene, hvorefter de gled langs hinanden Stb.s Side. Ved Kollid-

sionen fik B. saa betydelig Skade, at Skibet straks maatte sættes paa Grund, men forinden dette skete var Nr. 1 og 2 Lasten fyldt med Vand og Forskibet under Vand. B. blev senere bjærget ind til Schiedam.

Anm. 1. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

Anm. 2. Raad voor de Scheepvaart, Amsterdam, har afsagt en Kendelse, hvorefter det antages, at Kollisionen vilde være forebygget, hvis Lodsens havde ventet lidt med at gaa fra Borde.

30. M/Jt. **Bris** af Femø, 29 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra København til Femø med Stykgods.

Grundstødt og forlist d. $14/12$ 33 ved Møens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/12$ 33. Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $20/1$ 34.

Kl. 13^{30} passeredes Møens Fyr, og Kursen blev sat mod Grønsund. Det blev nu Snetykning, og Kl. ca. 16^{30} blev det besluttet at vende og søge Ankerplads ved Møens Klint. Kl. ca. 18 havdes Møens Fyr Tværs i en gisset Afstand af 1 Sm., og Kursen ændredes til NV. Kort efter mente man at se en Ankerlanterne, og Kursen ændredes mod denne, samtidig med at Motoren blev sat paa Halv Kraft; men umiddelbart efter Kl. ca. 18^{30} tog B. Grunden og blev staaende. Besætningen — 2 Mand — blev reddet af Redningsbaad fra Land. Skibet blev Vrag.

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 den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

31. S/S **Brosund** af København, 2939 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Hernösand til Portland med Papirmasse.

Havareret i Januar 1933 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $4/4$ 33.

D. $12/1$ Kl. 2^{30} under en haard Kuling med svær Sø, brød en Sø over Bakken, hvorved Gelænderet paa Agterkant blev bøjet og brækket, Træsuringerne paa Nr. 1 Lugen slaaet løs og brækket, den øverste Pressening paa Nr. 1 og 2 Lugen fiaaet og Bomgalgen til Nr. 1 Bomme brækket. Umiddelbart efter brød Søen over Poopen hvorved Loddeapparatet blev revet løs og Bb.s Nr. 5 Bom blev slaaet løs og brækkede.

D. $23/1$ sejlede B. i Is fra Kl. 12^{15} til Kl. 18^{00} . Kl. 20^{00} viste det sig, at Nr. 1 Rendesten trak Vand.

D. $24/1$ Kl. 17^{20} passeredes Cap Race i 4 Sm.s Afstand. Da B. kun havde Bunkers for 3 Dage, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge Nødhavn i Louisburg for Bunkers. D. $25/1$ tiltog Vind og Sø, og det blev besluttet at brænde af Ladningen. D. $26/1$ Kl. 8^{00} efter at 13 Baller Papir var brændt, ankom B. til Louisburg. Der blæste en haard Kuling, og under Manøvrerne for at komme til Kajen rørte Skibet denne, hvorved der fremkom flere Buler i Bb.s Side.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

32. S/S **Brynhild** af Helsingør, 2195 Reg. T.Br. Bygget 1907 af Staal.

1 Mand kommet til Skade d. $6/10$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $6/10$ 33.

Kl. ca. 18^{15} , medens der fra B. lossedes Jernbaneskiner ved Kalvebod Brygge, fladt en Skinne ud af den ved Losningen benyttede Saks og ned paa en Slidske, bestaaende af 2 Skinner. Den ene Skinne brækkede, og et Stykke faldt ned paa et Træstillads, hvorpaa der befandt sig en Arbejder. Stilladset brækkede og Arbejderen faldt ned paa Kajen og slog Ryggen og Hovedet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

33. S/S **C. P. A. Koch** af Aalborg, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Horten med Passagerer.

Grundstødt d. $14/3$ 33 i Oslofjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/3$ 33.

D. $13/3$ Kl. 17^{32} passeredes Hirtsholmene Fyr i 1,0 Sm.s Afstand, Log 2. Herfra styredes retv. N.8°Ø. Kl. 18^{30} blev det tæt Taage. Kl. 19^{20} hørte Skagens F.S. tæt om Bb., Kursen ændredes til retv. N.6°V., Log 21. D. $14/3$ Kl. 1^{50} fik man Radiopejling 147° fra Færder, og Kl. 2^{04} hørtes Taagesignalet fra Færder tværs i 1,5 Sm.s Afst., Log 95,5. Kursen ændredes til retv. N.14° Ø. Kl. 2^{51} hørtes Fugiehuk Taagesignal tværs i 1,2 Sm.s Afst., Log 103, og Kursen ændredes til retv. N.6°V. Kl. 3^{35} blev Maskinen, der havde gaaet Halv Kraft, stoppet, Umiddelbart efter kom Land i Sigte forude, og i det samme tog Skibet Grunden paa S.-Siden af Eløen 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 Taage og Strømsætning.

34. Ff. **C. Schou** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

a) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhaveri d. $9/4$ 33 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $12/4$ 33.

Kl. 11 da C.S. var ca. 20 Sm. NØ. af Whitby havarede Motoren. Fartøjet blev alæbt ind til Scarborough.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motorhaveri d. $22/9$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $2/2$ 34 og $22/2$ 34.

Da C.S. var ca. 100 Sm. V. af Vyl F.S. hørtes en Banken i Motoren, og det viste sig, at Krumtaplejet varmede. Et Reserveleje blev paasaf. men ved Efterspænding al Møtrikkerne, brækkede en af Krumtapsboltene. Det forsøgte for Sejl alene at sejle ind til Esbjerg, men paa Grund af Vindforholdene ændredes Kursen mod Humber F.S. D. $24/9$ blev C.S. taget paa Slæb af en Fiskekutter og indslæbt til Grimsby.

35. M/Sk. **Camilla** af Rønne, 35 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{3}$ 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{16}{3}$ 33.

C. laa i Kalkbrænderihavnen og lossede Ler i Sække, der blev hevet op ved Haandspil. Under Ophivning af nogle Sække gled en Havnearbejder, der stod i Spillet, hvorved Haandsvinget slog tilbage og ramte Havnearbejderen i Panden. Den tilskadekommande, der ved Slaget havde faaet et Hul i Panden og mistet nogle Tænder i Overmunden, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

36. S/S **Carl** af Haderslev, 295 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til Aabenraa med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{20}{11}$ 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{24}{11}$ 33.

Kl. 2 havdes Pøl Fyr i misv. V.t.S., $2\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Herfra styredes med sikker Kending af Fyrene paa Als Østkyst. Da Skibet kom ind i Nordborg Fyrs faste Sektor, ændredes Kursen til misv. V. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 4⁰⁰ saas Nordborg Fyr atter fast, Afstand ca. $1\frac{1}{2}$ Sm., og Kursen ændredes til SV.t.V. Efter at Skibet var kommet ind i Nordborg Fyrs hvide Et-Blink, blev Kursen ændret til V.t.S. Da Skibet efter ca. 10 Minutters Forløb ikke var kommet ind i Fyrets faste Vinkel, ændredes Kursen Bb. over, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Skærrev. D. $\frac{23}{11}$ Kl. ca. 5⁴⁰ 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, at Kursen for tidligt blev ændret til V.t.S. i Forbindelse med Strømsætning og diset Vejr.

37. S/S **Carl Cords** af Rostock, 1420 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rostock til Rotterdam med Mel og Korn.

Grundstødt d. $\frac{29}{9}$ 33 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{9}$ 33.

Kl. 0³⁰ grundstødte C.C. i sigtbart Vejr ca. $\frac{1}{2}$ Sm. S.t.Ø. for Hyllekrog Fyr. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Hvilekrog Fyr blev antaget for Fehmernbelt F.S.

38. M/S **Caroline Mærsk** af Fredericia, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Tampico med Olie.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 33 ved Mexico's Ø.-Kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{25}{9}$ 33.

Kl. ca. 7⁴⁰, da C.M. med Assistance af Lods og Slæbebaad skulde svaje paa Panuca Floden, hvor Tamasi Floden løber ud i denne, blev Skibet af Strømmen ført paa Grund paa en Mudderbanke i Floden. Efter forgæves at have forsøgt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og den $\frac{18}{8}$ Kl. ca. 17³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

39. Ff. **Chicago** af Esbjerg, 39 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg, Beg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $\frac{3}{4}$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{4}$ 33.

Kl. ca. 16¹⁵, medens C. var paa en Fiskeplads ca. 125 Sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Graadyb Barre, tog Fartøjet en svær Overhaling. Herved styrtede Fisker Ejner Johan Jensen Bruun af Esbjerg, der var i Færd med at efterse et Vaad, udover Bb.s Lønning. Den overbordfaldne kom til Syne ca. 20 Fv. agten for Kutteren, hvis Kurs straks ændredes imod den forulykkede. Da C. var 6 — 7 Fv. fra den overbordfaldne, blev der kastet en Redningskrans ud. Redningskransen faldt ea. 1 Fod fra den forulykkede, der ikke gjorde noget Forsøg paa at naa den. Kutteren manøvreredes saaledes, at den forulykkede, der var livløs, blev bjærget om Bord, men alle Oplivningsforsøg var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

40. M/Gl. **Christian** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Demmin til Bandholm med Rug.

Grundstødt d. $\frac{22}{2}$ 33 ved Falsters N.-Kyst.

Søforhør i Nakskov d. $\frac{22}{8}$ 33.

Kl. 16³⁰ opankredes C. ved Masnedo. Kl. 19 kom Isen drivende ned mod Skibet, og da dette gik i Drift med Isen, blev Motoren sat i Gang. Det lykkedes at bakke C. fri af Isen, men da det umiddelbart efter blev Snetykning, maatte der søges mod Land igen. Paa Grund af Vejrforholdene kunde der ikke findes frit Vand, og C. løb fast i Isen, der førte Skibet paa Grund ved Orehoved Færgeleje. D. $\frac{25}{2}$ Kl. ca. 14 kom C. flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

41. M/S **Christian Holm** af København, 9119 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Avonmouth hl Le Havre.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{14}{1}$ 33 paa Le Havre Red.

Søforklaring i Biessard d. $\frac{15}{2}$ 33. Søforhør i Nyborg d. $\frac{24}{2}$ 33.

D. $\frac{12}{2}$, medens C. H. laa i Avonmouth, opdagedes det, at Nr. 4 og 6 Hovedtanke, der var fulde af Petroleum, lækkede, hvorfor Tankene d. $\frac{13}{2}$ blev lænsede. Efter Lænsningen blev de aabnede og uddampede i ca. 5 Timer. D. $\frac{14}{2}$ om Formiddagen blev Tankene undersøgt for Gasarter uden at saadanne kunne mærkes.

Kl. ca. 15³⁰ gik en Pumpemand ned i Nr. 4 Tank, for at finde Lækagen. Kl. ca. 16¹⁵ gik Maskinarbejder Bjarne Valdemar Andersen af København ogsaa ned i Tanken. Kl. ca. 16²⁰ fandt Pumpemanden Maskinarbejderen liggende bevidstløs paa Bunden i Tankens forreste Rum. Han raabte straks om Hjælp, hvorefter han selv besvimeede. De paagældende blev hurtigst muligt bragt paa Dækket, og det lvkkedes hurtigt at faa Pumpemanden bragt til Bevidsthed, medens alle Oplivningsforsøg overfor Maskinarbejderen var forgæves.

42. S/S **Cimbria** af Mariager, 128 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Forlist i Juli 1933 i Kattegat; 8 Omkomne.

Forlis anmeldelse dat. København d. 27/10 33.

Søforhør i København d. 19/12 33.

D. 28/7 afgik C. fra Aalborg. Da der intet senere er set til Skibet, og Førerens Lig d. 5/8 drev i Land paa Sveriges V.-Kyst, maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Eduard Kristian Andersen af Marstal, Styrmand Evald Ernst Nielsen, Maskinmester Kurt Wilhelm Kofoed Sørensen, begge af Aalborg, Letmatros Holger Christensen, Fyrbøder Theodor Nielsen Bach og Kok Ejnar Thorstenson, alle af Falslev samt Ungmand Albert Elsberg Nielsen af Mariager. Endvidere medfulgte som Passager Styrmandens Hustru.

43. S/S **Cito** af Aarhus, 83 Reg. T. Br. Bygget 1907/19 af Jern. Paa Rejse fra Skødshoved til Aarhus med Sand.

Paasejlet Midter-Molen i Aarhus Havn d. 21/8 33.

Søforhør i Aarhus d. 4/10 33.

Kl. 16, da C. befandt sig midt mellem Nordre-Mole og Midtermolen, saas pludselig en Damper komme ud fra Midter-Molen. Det andet Skib, som senere viste sig at være S/S »J. P. Petersen« af Aarhus, gav en kort Tone med Dampfløjten, hvilket af C. blev besvaret med samme Signal samtidig med, at der blev slaaet Langsomt til Maskinen. Da J.P.P. svntes at drejede Bb. over, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen mod Molehovedet paa Midter-Molen. C. led ingen Skade, ved Paasejlingen.

Anm. Sørettet har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Paasejlingen skyldes, dels at man i J.P.P. for Sent har set C., dels at Farten for sent er taget af C.

44. M/Yt. **Clara** af Aalborg, 27 Reg. T. Br. Bvgget 1869 af Eg og Fyr.

Kollideret og grundstødt d. 11/10 33 i Aalborg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 17/10 33.

Kl. 18, medens C. under en orkanagtig Storm fra SV. laa fortøjet ved Andels cementfabriken, drev M/Sk. »Find« af Aalborg, der havde ligget indenfor C. men hvis Fortøjninger var sprængt, ned paa C., hvis Fortøjninger sprængtes. F. og C. drev nu ned paa M/Sk. »Signe« af Aalborg, der laa fortøjet uden paa C. S.s Fortøjninger sprængtes, og alle tre Skibe drev paa Grund, skønt deres Ankere var stukket i Bund.

Anm. Aarsagen til Kollisionen og Grundstødningen var haardt Vejr.

45. S/S **Codan** af Stege, 189 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kallehave til Stege.

Kollideret d. 29/11 33 i Stege Havn.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. 2/12 33.

Kl. ca. 7¹⁵, da C., hvis Maskine gik Langsomt Frem, var i Nærheden af den hvide Havnebøje ved Stege, saas i Lyskasteren et Fartøj, der senere viste sig at være M/Yt. »Johanne« af Stege, kommende for Sejl og Motor ud fra den nye Havn. Efter at J., der ingen Lanterner førte, havde passeret C.s Kurs, blev Maskinen stoppet, og Lyskasteren blev rettet mod C.s Anløbsplads. Umiddelbart efter blev Lyskasteren atter rettet mod J., dernu havde vendt og saas styrende Tværs paa C.s Kurs. Da en Kollision syntes uundgaelig, beordredes C.s Maskine Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter ramte C.s Stævn J.s Bb.s Side. J.s Besætning — 2 Mand — sprang om Bord i C., og umiddelbart efter sank J.

Af den af J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at umiddelbart efter at J. havde passeret det V.-lige Molehoved til den nye Havn, blev J. belyst af C.s Lyskaster. Motoren blev slaaet fra og Skibet lagt Stb. over. C. svntes imidlertid at dreje Bb. over, og umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at J. ingen Lanterner førte, dels at J. blev drejet Stb. over efter at have passeret C.s Kurs.

46. Ff. **Columbia** af Hjerting, 36 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. 23/9 33 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 7/10 33.

Kl. ca. 5, medens C. i klart Vejr laa opankret 38 Sm. NV. 1/2 V. af Horns Rev F.S., gik den vagthavende Fisker under Dæk for at lave Kaffe. Ca. 2 Minutter senere mærkedes et Stød i Skibet, og det viste sig, at en Trawler — »St. Lucia« af Hull, H. 937 — havde fisket C.s Ankergrejer. Da C.s Stævn var klemt mod S.L.s Agterende, maatte man lade Ankergrejerne, der var kommet i S.L.s Skrue, gaa. Efter ca. 2 Timers Forløb var S.L. fri af Ankergrejerne, der atter blev bjærget. Ved Paasejlingen fik C. nogen Skade, i Stævnen.

Anm. Søforklaring fra S.L. foreligger ikke.

47. M/Sk. **Confident** af Ålabodarna, 51 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Vejle til Kolding med Majs.

Grundstødt d. 27/10 33 i Kolding Fjord.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{1}{11}$ 33.

Kl. ca. 17³⁰, da C. omtrent var igennem Sejløbet i Agtrupvig, kunde Føreren ikke se Kostene. Maskinen blev koblet fra og der loddedes et Par Gange. Pludselig girede C. lidt Stb. over og inden Maskinen blev slaet Bak, tog Skibet Grunden. D. $\frac{28}{10}$ Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

48. Lgt. **D.F.D.S. 41** af København, 87 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

1 Mand kommet til Skade d. $\frac{11}{12}$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{12}{12}$ 33.

Kl. ca. 15³⁰, da D.F.D.S. 41 laa langs Siden af S/S »Harald« af København, der var beliggende ved Østmolen i Frihavnen, og hvorfra der lossedes Blikplader i Kasser ned i D.F.D.S. 41, tørnede Lossehagen under Nedfiring Lægterens tværskibs Skærstok, der kantede, hvorved den langskibs Skærstok og nogle Dæksler faldt ned paa en Arbejder, som blev lettere kvæstet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

49. M/Sk. **Danebrog** af Aalborg, 95 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Stockholm med Cement.

Grundstødt d. $\frac{17}{3}$ 33 ved Sveriges Ø. Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{3}$ 33. Søforklarin i Stockholm d. $\frac{30}{3}$ 33 Søforhør i Aalborg d. $\frac{4}{7}$ 33.

D. $\frac{16}{3}$ Kl. 15²⁵ passeredes tæt om 3-Ballonen ved Utklippan. Vejret var diset. Kursen ændredes efter Yttre Stengrunden, der dog ikke kom i Sigte. Da Distancen dertil var udløbet, kom Ølands Sodra Uddes Fyr i Sigte, og der loddedes 35 m Vand. Kursen ændredes mod Garpens Fyr, der passerede Kl. 22⁴⁵ i en gisset Afstand af 1 Sm. Kursen ændredes til misv. NØ.t.N. $\frac{1}{4}$ N. Da 10 Sm. var udløbet, kom flere Lys, der antoges at være Kalmar, i Sigte forude, og der styredes ind i Grimskär Fyrs faste Vinkel. D. $\frac{17}{3}$ Kl. 1 kom Skibet ind i Is, og umiddelbart efter opdagedes det, at Skibet havde taget Grunden. Kl. 12⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Mörbylånga Havnefyr paa Grund af Dis blev antaget for Grimskär Fyr.

50. S/S **Danhild** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Catania til Bordeaux med Fosfat.

Sprunget læk d. $\frac{26}{3}$ 33 i Middelhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{30}{3}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{12}{10}$ 33.

D. $\frac{25}{3}$ Kl. 17³⁰ afgik D. fra Catania. Der styredes misv. SØ. Kl. 24 blæste det en Ø.lig Storm, og D. blev lagt op mod Vind og Sø med mindsket Fart. D. $\frac{26}{3}$ Kl. 4 pejledes ca. 30 cm Vand i Bb. Rendesten For. Der blev pumpet læns. Kl. 8 blev der atter lænset og Kl. 10 pejledes ca. 35 cm Vand i Rendestenen. Kl. 12 var Skibet paa 37°02' N. Brd. og 15°34' Ø. Lgd. Vinden var frisket til en orkanagtig Storm. Kl. 14¹⁵ slog en svær Braadsø over Forskibet, hvorved en Lugebom paa Nr. I Lugen brækkede og den øverste Lugepresenning blev revet itu. Der lænsedes stadig fra Kendestenen. D. $\frac{27}{3}$ Kl. 0 sprang Vinden om til VSV., og Kl. 2 pejledes ca. 35 cm Vand i Bb.s Rendesten, ca. 25 cm i Stb.s Rendesten, ca. 60 cm i Forpeak og ca. 30 cm i Nr. I Tank. Kl. 5⁴⁵ pejledes Cape Passard i misv. NNV., Afst. 9 Sm. og Kl. 12⁰⁰ befandt D. sig paa 36°29' 8 N. Brd. 14°49' Ø. Lgd. Da Skibet stadig lækkede, blev det efter et afholdt Skibsraad Kl. 19⁰⁰ besluttet at søge ind til Malta, og d. $\frac{22}{3}$ Kl. 7⁵⁰ ankom D. til Valetta.

Anm. Aarsagen til at Skibet blev læk var haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Antwerpen.

Kollideret d. $\frac{21}{3}$ 33 i den finske Bugt.

Søforhør i København d. $\frac{29}{12}$ 33.

Under Sejlads i Is løb finsk S/S »Bromarsund« Kl. 10⁰⁵ op i D.s Agterende, hvorved der fremkom et stort Hul. Ved Pejling viste det sig, at D. var tæt, hvorfor Rejsen fortsattes.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

51. S/S **Dania** af Nørresundby. 2247 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal. Paa Rejse fra Hartlepool til Nørresundby med Kul og Cinders.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 33 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{11}{3}$ 33.

Kl. 3²⁰ passeredes Hals, og der styredes op ad Fjorden med langsom Fart. Det var stærkt diset. Da Mou Bro var passeret, blev det tæt Taage, og det blev besluttet at opankre D., der lige var kommet paa Kurs i Langenekken. For ikke at opankre Skibet i Overgangen i Fyrlinierne, blev Kursen bibeholdt et Par Minutter, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende paa Fjordens N. Side udfor Gaaser. D. $\frac{9}{3}$ Kl. 18³⁰ 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.

52. Kt. **Delfin** af København, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Køge.

Strandet og forlist d. $\frac{12}{11}$ 33 ved Sjællands Ø. Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{11}$ 33.

Under Indsejlingen til Køge Havn Kl. ca. 21³⁰ forveksledes en rød Lanterne paa Jernbanestationens Signalmast med det ene røde Ledefyr. Da Forvekslingen blev opdaget, var Fartøjet saa tæt inde paa Sten-

molen paa N. Siden af Skibsværftet, at der ikke kunde vendes, hvorfor Ankeret blev kastet. Baaden huggede imidlertid i Grunden, og de tre ombordværende Personer gik i Land i en Pram. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

53. S/S **Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Newcastle.

Kollideret d. $12/11$ 33 i Kattegat.

Søforhør i København d. $27/11$ 33.

Kl. ca. 19¹⁵, da D., der førte rød Lanterne paa Fortoppen, var ca. 1800 m Ø. for Hals Bro, styrende i Hals Fyrs klare Vinkel i den S.lige Side af Renden, saas forude om Bb. et Motorskibs Topplanterne og grønne Sidelanterne udenfor Lvsbøjen. Efter at Motorskonnerten var set passeret Lysbøjen, forsvandt dens grønne Sidelanterne og dens røde Sidelanterne kom i Sigte. Fra D. blev der givet 1 kort Tone med Dampfløjten, og Skibet drejedes yderligere Stb. over. Da Skibene var ca. 400 m fra hinanden, viste Motorskonnerten pludselig grønt Lys. D. drejedes Bb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Motorskonnerten havdes om Stb., drejede den pludselig N. over, og tørnede med Stævnen imod D.s Stb.s Bov.

Anm. Søforklaring fra Motorskonnerten, der var af svensk Nationalitet, men hvis Navn ikke er oplyst, foreligger ikke.

54. M/Sk. **Dick** af Gøteborg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $16/9$ 33 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $20/9$ 33.

Kl. ca. 9, medens D. laa i Frederiksholms Kanal og lossede Brædder, faldt nogle Brædder ud af et Slæng, der hang i Løberen, og ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

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

a) Paa Rejse fra Hudiksvall til Zeuta med Træ.

Maskinen havareret d. $1/11$ 33 i atlanterhavet.

Søforhør i Aalborg d. $12/12$ 33.

D. $31/10$ Kl. 23²² mærkedes et Par kraftige Stød i Maskinen. D. $1/11$ Kl. 2⁰⁰ mærkedes atter Stød i Maskinen, og en Undersøgelse viste, at Krumtapakslen var gaaet løs i forreste Mellemtryks-Krumtaparm. Efter at have foretaget en midlertidig Reparation, blev Rejsen fortsat.

b) Grundstødt d. $3/12$ 33 ved Amerikas Ø.Kvst.

Søforhør i Aalborg d. $12/12$ 33.

Da D. var i den gravede Rende ca. 2 Sm. fra Boston Dock, tabte Skibet pludselig Styret og tørnede Grunden i Bb. Side af Kanalen. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

56. S/S **Douglas** af Goole.

En Mand tilskadekommet d. $4/7$ 33 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat $4/7$ 33.

Under Losning af svære Jerntromler kom en Tromle i Bekneb ved den aabentstaaende Lugeport. Den blev skubbet klar af Lugeporten, men svingede derefter tilbage mod Skibssiden, hvorved en Havnearbejder kom i Klemme mellem Tromlen og Skibssiden. Den paagældende, der fik Brystet og Ansigtet læderet, kørtes til Hospitalet.

57. S/S **Effie Mærsk** af Aalborg, 1308 R. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Birkenhead.

Paasejlet d. $26/1$ 33 paa Mersey Floden.

Indberetning til Board of Trade dat $30/1$ 33. Søforhør i København d. $3/3$ 33.

Kl. 0⁰⁵ opankredes E.M. paa Birkenhead Road, ca. $1\frac{1}{2}$ Kabellængde af Wallancelanding, der havdes i misv. SV. $3/4$ V. Kl. 7³⁰ blev det tæt Taage og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 8¹⁰ hørtes en Dampers Taagesignal lidt om Bb., og kort efter kom Damperen — S/S »Lady Galway« af Dublin — i Sigte ca. 3 Str. om Bb. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev E.M.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak og Bremsen paa Ankerspillet løsnet. Da Ankerkæden var stukket ud til Tamp, tørnede L.E. med Stb.s Side imod E.M.s Stævn. Begge Dampere drev agterover, hvorved E.M. tørnede imod en Damper — S/S »Trelisick« af St. Ives — der laa opankret agten for E.M. Ved Kollisionen, fik E.M. Stævnen stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L.G. foreligger ikke.

b) Kollideret d. $26/11$ 33 i Sundet.

Søforklaring i Danzig d. $29/11$ 33. Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $28/12$ 33. Søforhør i København d. $28/12$ 34.

Kl. ca. 6³⁰ medens E.M. laa paa Københavns Red med stoppet Maskine og Lodsdamper langs Siden, kom en Motorbaad — »Svalen« af København — langs Siden af Lodsdamperen. Efter at have afleveret en Pakke sejlede S. bort igen. Kort efter beordredes E.M.s Maskine Langsomt Frem. Umiddelbart efter hørtes Raab agterude, og det viste sig, at S. havde tørnet E.M.s Skrue, hvorved Stævnen blev knust saaledes at S. sank. Den ene af de i S. ombordværende Personer blev reddet om Bord i Lodsdamperen, medens den anden — Sigurd Hartmann Duns at København — druknede.

Den fra S. reddede Person har forklaret, at S.s Motor gik i Staa umiddelbart efter at S. havde forladt Lodsbaaden. S. drev derefter ned paa E.M.s Skrue, der knuste Baadens Stævn.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

58. S/S **Elba** af Glasgow, 1974 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burnt Island til Horsens med Kul.

Grundstødt d. $10/12$ 33 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $12/12$ 33.

Kl. ca. 1 grundstødte E. under Taage og Regntykning ved Hunderup Bæk N. for Lønstrup. Kl. ca. 22 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

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

Kollideret og forlist d. $23/2$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $23/2$ 33. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $13/6$ 33.

Kl. ca. $21\frac{1}{2}$ afgik E. fra Esbjerg. Da E. havde passeret Skallingen, gik Føreren under Dæk for at tage et Par Overtræksstrømper paa. Forinden havde man faaet en indgaaende Damper i Sigte forude. E. holdtes midt i sejltrenden. Da Skibene nærmede sig hinanden, holdtes E. i Stb.s Side af Farvandet. Da der ca. 3 Minutter senere syntes Fare for en Kollision, blev Føreren varskoet. Føreren kom straks paa Dækket, men umiddelbart efter tørnede E., der var ca. 50 Fv. N. for Fyrinien og ikke over 250 Fv. fra Bøje C., med Stævnen imod Damperen — S/S »Kong Haakon« af København. Det forsøgte at sættes E., der straks sank med Forenden, paa Grund, men efter ca. 1 Minuts Forløb var Fartøjet ikke under Kommando. Besætningen — 4 Mand — gik i Jollen, og ca. 5 Minutter efter Kollisionen sank E. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb blev Besætningen optaget af Jollen fra K.H.

K.H.s Besætning har forklaret, at K.H. Kl. 22¹⁵ passerede Graadyb SV. Lystønde, hvorfra styredes ind over Barren med Ledefyrene overét. E. var da i Sigte indenfor Barren, visende grønt Lys. Da den yderste røde Lysbøje paa Barren passeredes, var der S.lig Skel i Leddyrene, hvorfor Kursen ændredes. Bb. over tæt op mod den inderste Lysbøje. E. viste nu baade rødt og grønt Lys, men da Skibene var saa tæt paa hinanden, at det maatte befrygtes, at K.H. vilde tage Grunden, hvis Skibet drejedes Stb. over, blev Skibet drejet yderligere Bb. over. En Kollision syntes uundgaaelig, og kort efter — Kl. 22³⁵ — tørnede E. imod K.H.s Stb.s Bov. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. Straks efter beordredes Maskinen Frem, og K.H. sejlede ind paa bredere Farvand, hvor en Baad blev sat paa Vander.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at K.H. formelt blev holdt i den forkerte Side af Farvandet i Forbindelse med den Omstændighed, at den af K.H. udførte Manøvre ikke blev tilkendegivet ved Signaler med Dampfløjten. Det findes derhos urigtigt af E.s Forer, at han under de forhaandenværende Omstændigheder gik under Dækket forinden K.H. var passeret.

60. M/Gl. **Elise** af Sønderborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1858/1898 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Flensborg til Mullerup med Amoniak.

Sprunget læk og forlist d. $6/12$ 33 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $21/12$ 33.

Kl. 11 passeredes Kalkgrund F.S., og Kursen ændredes til OSØ. Det blæste en frisk SV.-lig Brise, og E. gik for Sejl alene. Da Pøl havdes i ca. NV.t.N., blev Vejret diset, og Kursen ændredes til NNV. Kl. ca. 14 fløvede Vinden og Vejret blev taaget. Kl. ca. 16³⁰ klarede Vejret op, og det blev besluttet at starte Motoren. Det viste sig nu, at der var ca. $\frac{3}{4}$ m Vand i Skibet, saaledes at Motoren ikke kunde startes. Haandpumpen blev straks sat i Gang, og Kursen ændredes mod Als, samtidig med, at der blev afgivet Nødsignal med Taagehornet. Skønt Pumpen holdtes gaaende uafbrudt, steg Vandet stadig, og Kl. ca. 5³⁰ stod Vandet ind over Fordækket, hvorfor Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen. Ca. 5 Minutter senere sank E. ca. 2 Sm. Ø. af Mommark. Jollen blev roet ind til Mommark hvortil den ankom Kl. ca. 18³⁰.

Anm. Sørensen udtaler, at der efter det hidtil oplyste ikke kan udtales nogen Formodning med Hensyn til Aarsagen til Forliset.

61. Ff. **Ella Viola** af Frederikshavn, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $11/9$ 33 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $20/9$ 33.

Kl. ca. 23, da E.V. befandt sig paa Fiskeri i Læsø-Rende, faldt Fisker Herluf Oskar Jensen af Flade overbord. Motoren blev straks skiftet til Bak, men den overbordfaldne kom ikke til Syne. og al Eftersøgning var forgæves.

Anm. Det er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

62. Ff. **Ellen** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $9/4$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $11/5$ 33.

D. $\frac{8}{4}$ opankredes E. ca. 8 Sm. V. af Norderney F.S. D. $9/4$ Kl. ca. $6\frac{1}{2}$ blev det tæt Taage; forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. $9\frac{1}{2}$ hørtes Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være tysk S/S »Hohenstein«. Da H. stadig syntes al nærme sig, blev alle Mand kaldt paa Dækket, og der blev ringet uafbrudt med Klokkerne. 2—3 Minutter senere kom H. i Sigte, styrende lige mod E., og umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen imod E.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen sprængtes Ankerfortøjningerne, og da H. passerede E., blev der kastet en Ende ned til E., hvis Fører greb fat i denne. Da Enden totnede op, blev Føreren rykket udenbords, og efter forgæves at have søgt at hale ham om Bord i H., maatte han slippe sit Tag i Enden, hvorefter der blev kastet en Redningskrans ud til ham. Efter ca. 15 Minutters Forløb blev den overbordfaldne bjærget af E.s Jolle. Ca. 3 Kvarter senere kom H. tilbage til E., i hvilken Vandet stadig steg, skønt Pumpen holdtes gaaende. Den E. tilføjede ovenborda Skade, blev midlertidig udbedret

med Brædder og Sejldug. Kl. ca. 12 lettede Taagen, hvorefter 3 Fiskekuttere kom til Assistance, og ved deres Hjælp indkom E. til Helgoland Kl. ca. 20.

Anm. 1. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

Anm. 2. Søretten i Hamburg har under $\frac{2}{8}$ 33 afsagt en Kendelse, hvorefter Aarsagen til Kollisionen tilskrives den tætte Taage.

63. M/Gl. **Else** af Aalborg, 92 Eeg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Benzin i Jernfåde.

Grundstødt d. $\frac{22}{4}$ 33 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{26}{4}$ 33.

Kl. ca. 0³⁰ var E. ca. 4 Sm. fra Brunsbüttelkroog. Da Strømmen var stærk modgaaende, blev det besluttet at søge Ankerplads i Farvandets Stb.s Side. Herunder tog E. Grunden paa en under Vand værende Stenmole. Kl. ca. 13³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at man fra E. paa Grund af Mørket ikke har bemærket et Granris, der afmærkede Molens yderste Ende.

64. M/Jt. **Else** af Guldborg L., 36 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Odense med Jordnøddekager.

Havareret og sprunget læk d. $\frac{29}{10}$ og grundstødt d. $\frac{2}{11}$ 33 i Odense Fjord.

Søforklaring i Odense d. $\frac{8}{11}$ 33.

D. $\frac{29}{10}$ Kl. ca. 17, da E. under en Ø.-lig Storm var ca. 5 Sm. SV. af Revsnæs, gik Motoren i Staa. Skibet faldt straks tværs i Vinden. Det forsøgtes at sætte Forsejl, men disse blæste straks itu, hvorefter E. drejedes til for rebet Storsejl. Da E. var ved Bøjen paa Lillegrunden, begyndte Storsejlet at revne, hvorefter der blev taget yderligere et Reb i det. Umiddelbart efter brækkede Storbommen, hvorefter Sejlet blev surret til Resterne af denne og Skødet blev halet tot. Kl. ca. 19³⁰ begyndte E. at lække, og Pumpen holdtes gaaende. Skibet drev indtil de $\frac{30}{10}$ Kl. ca. 8, da det lykkedes at faa Motoren i Gang, og Skibet sejledes ind til Fredericia som Nødhavn. D. $\frac{1}{11}$ afgik E. fra Fredericia, og Kl. ca. 18³⁰ opankredes Skibet indenfor Gabet ved Odense Fjord. D. $\frac{2}{11}$ Kl. 10 fortsattes Rejsen i stærkt diset Vejr. Da E. var ved Hasselø, blev det pludselig tæt Taage, og inden Skibet var opankret, blev det af Strømmen ført ind paa Grunden ved Lumby Strand. Skibet kom senere flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

65. Ff. **Emaus** af Gilleleje, 32 Reg. T. Br. Bygget 1889/94 af Eg. Paa Rejse fra Gilleleje til Hadsund.

Brændt og forlist d. $\frac{26}{4}$ 33 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{1}{5}$ 33. Forlisanmeldelse dat. Gilleleje d. $\frac{26}{5}$ 33.

Kl. ca. 14³⁰, da E. var mellem Fornæs og Anholt, gik Motorens Omdrejningstal stærkt ned, og samtidig steg en stærk Petroleumsmasse op gennem det aabne Maskinskylight. Da der blev aabnet til Maskinrummet, slog høje Flammer op fra dette saaledes at det var umuligt at opholde sig i Styrehuset. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut senere stoppede Motoren, og da det viste sig umuligt at slukke Ilden, og man frygtede en Eksplosion af Petroleumstanken, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen. Kl. ca. 16 blev Jollen optaget af S/S »Georgia« af København. Ved en senere Eftersøgning viste det sig, at E. var sunket.

Anm. Aarsagen til Branden er ukendt.

66. M/B **Emmy** af Sassnitz. Paa Fiskeri i Østersøen.

Strandet og forlist d. $\frac{3}{4}$ 33 ved Christiansøes V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{4}$ 33.

Kl. 18⁴⁵, da E., der havde Motorhavari og som var under Bugsering af et tysk Fartøj, var i Nærheden af Havneindløbet, sprang Slæberen; Fartøjet blev af Søen sat ind paa Klipperne, hvor det knustes. Besætningen — 2 Mand — blev bjærget op paa Klipperne ved Hjælp af Liner.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

67. M/Gl. **Erik** af Egersund, 41 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Pøls Rev til Sønderborg med Kul.

Sunket d. $\frac{4}{5}$ 33 i Flensborg Fjord.

Søforklaring i Graasten d. $\frac{13}{5}$ 33. Forlisanmeldelse dat. Graasten d. $\frac{18}{5}$ 33.

Kl. ca. 0 opankredes E. ved Pøls Rev, hvor Skibet havde indtaget en Ladning Kul fra et der grundstødt Skib. Det var stille, fint Vejr. Kl. 0³⁰ lettedes og der styredes Ø. over uden at Lugerne var skalkede. Umiddelbart efter blev det Taage, og E. opankredes atter. Forlugen blev nu skalket, medens Lasten stadig laa i en Top op over Storlugen. Kl. 3³⁰ klarede Vejret op, og der lettedes atter. Under dette Arbejde friskede det pludselig fra SØ., hvorved Skibet kom til at ligge tværs paa Strøm og Vind, og tog derved Vand over Dækket og ned gennem den aabne Storluge. Det forsøgtes forgæves at finde en Kurs, hvor Skibet, der fik mere og mere Slagside, laa roligt i Søen. Da et Forlis syntes uundgaaelig, sprang Besætningen — 2 Mand — i Jollen, og umiddelbart efter sank E.

Anm. Ved en under $\frac{13}{11}$ 33 af Lundtofte og Nybøl Herreders Søret afsagt Dom blev E.s Fører idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 150 Kr. for Overtrædelse af den ham i Henhold til Sølovens § 26 paahvilende Pligt til at have Lugerne skalkede, inden Rejsen paabegyndes, hvilket Forhold som Følge af den senere opstaaende Vind og Søgang har foraarsaget Skibets Forlis.

68. M/S **Erik** af Odense, 300 Reg. T. Br. Bygget 1908/1928 af Staal. Paa Rejse fra København til Bandholm.

Kollideret d. $\frac{9}{10}$ 33 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{16}{10}$ 33.

Kl. 15³⁰ afgik E. fra København. Efter at være drejet ind i Lynetløbet saas to Fiskerbaade liggende ved Siden af hinanden indenfor de hvide Koste i Løbets Stb.s Side. Da E. nærmede sig Baadene begyndte den ene — Ff. »Ingrid« — at bugserer den anden Kutter. E. blev holdt over i Løbets Bb.s Side. I. saas pludselig dreje Bb. over, og da der syntes Fare for en Kollision blev E.s Maskine stoppet, men umiddelbart efter tømmede I. imod E.s Stb.s Bov.

Af den af I.s Fører afgivne Forklaring fremgaar, at I. bugserede den anden Kutter i Løbets Stb.s Side, da E. kom i Sigte agterude. I den Kutter, der blev bugseret, blev Roret lagt Stb., hvorved I.s Stævn blev tvunget Bb. over og kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

69. S/S **Eriksborg** af Landskrona, 2500 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Dublin med Kul.

Grundstødt d. $\frac{29}{1}$ 33 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{1}$ 33.

Kl. 5³⁰ grundstødte E. i taaget Vejr ved Læsø Trindel. D. $\frac{30}{1}$ Kl. 8 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

70. S/S **Ester** af Esbjerg, 1250 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{20}{12}$ 33 paa Themsens.

Indberetning til Board of Tråde dat. $\frac{28}{12}$ 33.

Da E. laa til Ankers ud for Bowaters Wharf ved Northfleet blev Skibet paasejlet af finsk S/S »Ostrobotnia«, hvorved en Plade blev lettere beskadiget.

71. M/Sk. **Esther** af Aalborg, 97 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til København med Cement.

Kollideret d. $\frac{15}{9}$ 33 i Øresund.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{30}{9}$ og $\frac{2}{10}$ 33.

Kl. ca. 6³⁰, da E. befandt sig mellem Skovshoved og Tuborg Havn styrende S. $\frac{1}{2}$ V., saas forude om Bb. et Skib, der styrede lige imod E. Kursen ændredes 1 Streg Stb. over, men ca. 10 Minutter efter tømmede det andet Skib, der viste sig at være M/Sk. »Fortuna« af Aalborg, med Agterskibet mod E.s Bb.s Side omtrent ved Stor-Riggen. Ved Kollisionen blev 3 Støtter knækket, Røstjernene bøjet og Skanseklædningen beskadiget.

Ifølge den af F.s Besætning afgivne Forklaring, var F. Kl. ca. 6⁵⁰ ud for Tuborg styrende misv. N.t.Ø., da der pludselig ret forude i ca. 1—2 Skibslængders Afstand saas et Skib — E. — styrende ret paa F. Rorsmanden, som var eneste Mand paa Dækket, gav straks Stb.s Ror; men umiddelbart efter tømmede F.s Agterskib mod E.s Bb.s Side midtskibs samtidig med, at F.s Jolle fiskede Rigningen paa E., hvorved den ene Tallieløber sprang.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes mangelfuld Udkig i F., i Forbindelse med den Omstændighed, at E. ikke efter Kursændringen drejede yderligere Stb. over.

72. M/Jt. **Esther** af Kolding, 77 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Næssund Teglværk til København med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{26}{8}$ 33 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{7}{9}$ 33.

Kl. ca. 21³⁰ saas Skarrehage Fyr. Der styredes ind i Feggesund med de 2 første røde Ledefyr i Sigte.

Da kun det ene af de 2 næste Ledefyr kom i Sigte, blev det besluttet at ankre. Under denne Manøvre tog E. Grunden og blev staaende. D. $\frac{29}{8}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at det ene af Ledefyrene ikke var tændt.

73. M/S **Esther** af Stubbekøbing.

Paasejlet d. $\frac{11}{10}$ 33 i Guldborg.

Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{16}{10}$ 33.

Kl. 22, medens E. under en Storm laa fortøjet paa anvist Plads, blev Skibet paasejlet af en Sænkekasse, der var gaaet i Drift. Ved Paasejlingen led E. en Del Skade.

74. S/S **Estrid** af København, 1200 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til London med Frugt.

Strandet og forlist d. $\frac{3}{2}$ 33 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{18}{2}$ 33. Indberetninger fra Gesandtskabet i Paris dat. $\frac{23}{3}$, $\frac{24}{3}$ og $\frac{7}{4}$ 33. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{19}{8}$ 33.

D. $\frac{1}{2}$ Kl. 12³⁵ passeredes Cape Villano i 5 Sm.s Afstand, Log 46. Herfra styredes misv. N.28° Ø. D. $\frac{2}{2}$ Kl. 12⁰⁰ var Skibet paa gisset 46°14' N. Brd. 7°02' V. Lgd. D. $\frac{3}{2}$ Kl. 3⁵⁵ saas ca. 3 Str. om Bb. et Lys, visende 2 Formørkelser hvert S. Sekund. Da der samtidig hørtes Lyden af en Fløjtetønde, blev Lyset antaget for at være Chausse de Sein V.-lige Lysbøje. Roret blev lagt Bb. indtil Lyset kom om Stb., hvor det blev holdt. Kl. godt 4 hørtes Brænding forude. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. 3 Sm. N. for Audierne. Det blæste en haard VSV.-lig Kuling, Og Skibet huggede haardt i Grunden, hvorved der fremkom Lækager saaledes at Ma-

skinrummet fyldtes med Vand. Søen brød stadig over Skibet og knuste Bb.s Redningsbaad, Broklædet og en Del af det opstaaende. Ved Dag gry kom en Redningsbaad fra Land langs Siden, og ved Hjælp af en Line blev Besætningen en efter en bjærget om Bord i Redningsbaaden.

75. M/S **Europa** af København, 10224 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal.

a) Paasejlet d. $^{30}/_7$ 33 i San Francisco.

Søforhør i Aarhus d. $^{14}/_9$ 33.

Kl. ca. 15, da E. laa fortøjet ved State Terminal Kaj, tørnede norsk S/S »Heranger«, der var ved at manøvrere ud fra Kajen foran for E., mod Bb.s Side af Bakken, hvorved E. fik den opstaaende Pladekant paa Bakken og Dæksvinklen bøjet og Gelænderet trykket ind.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Balboa til San Pedro.

1 Passager forsvundet d. $^{12}/_{10}$ 33 i Stillehavet.

Søforklaring i San Francisco d. $^{16}/_{10}$ og i Hull d. $^{22}/_{12}$ 33.

Kl. ca. 22 savnedes Passager Frøken Hjordis Lunde af Horten, der sidst var set Kl. ca. 21³⁰. Da en Eftersøgning om Bord var forgæves, blev Skibet Kl. ca. 22²⁰ lagt paa modsat Kurs i ca. 20 Minutter, hvorefter Farvandet blev afsøgt indtil Kl. 23⁴⁰, da Eftersøgningen blev opgivet og Rejsen fortsat.

76. S/S **Falken** af Svendborg, 369 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til København.

Kollideret d. $^{23}/_9$ 33 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i København d. $^{28}/_9$ 33.

Kl. ca. 14³⁰, da F. var for udgaaende af Svendborg Havn, saas en Motorbaad — »Wahker« af Troense — forude. F. drejedes Bb. over ind i Sejlrenden. Umiddelbart efter saas W. dreje Bb. over, hvorved dette Skib kom til at ligge Tværs i Løbet, Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede F. med Stævnen mod W.s Bb. Laaring, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

77. S/S **Farø** af København, 528 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Struer med Kul.

Strandet og forlist d. $^{21}/_2$ 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Husby d. $^{21}/_2$ 33. Søforklaring i Ringkøbing d. $^{23}/_2$ 33. Forlisanmeldelse dat. København d. $^{27}/_6$ 33.

D. $^{18}/_2$ Kl. 13³⁰ pejledes May Isle i misv. SSØ. Afst. 2 Sm. Fra denne Plads styredes misv. Ø. $^{1}/_2$ S. med $^{1}/_4$ Str.s S.-lig Afdrift. D. $^{20}/_2$ ændredes Kursen til Ø. $^{3}/_4$ S., ingen Afdrift. D. $^{21}/_2$ Kl. 0 loddedes 30 m Vand. Kl. 2⁰⁰ loddedes 28 m Vand, Log 27; Kursen ændredes til Ø.t.S. Kl. 3⁰⁰ loddedes 22 m Vand, Log 34, og Kl. 4⁰⁰ loddedes 17 m Vand, Log 40. Kl. 4⁰⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende midt imellem Nr. Lyngvig og Bovbjerg Fyr, ca. 30 Sm. S. for Bestikket. Besætningen blev reddet dels af Redningsbaade fra Land, dels ved Hjælp af Raketapparatet.

78. S/S **Finland** af København, 2302 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse til Gdynia.

En Mand omkommet d. $^{20}/_5$ 33 i Gdynia.

Søforhør i København d. $^{27}/_6$ 33.

Kl. 18³⁰ fik F. Lods ved Gdynia og manøvreredes ind i Havnen. Da Skibet var ved Kajen, førtes en Wire i Land fra Bakken som Forspring og toges til Pullert. Matros Kristoffer Kristoffersen, der passede Springet, slækkede paa Wire'en efterhaanden som Skibet langsomt gled fremover. Wire'en kom imidlertid uklar paa Wirerullen, og under Forsøg paa at klare den, gled Matros Kristoffersen paa Dækket, hvorved han kom i Klemme mellem et Luftrør og Wiren, der nu tørnede op. Der blev straks bakket, og i Løbet af et Minut slækkedes Wire'en op, men Matros Kristoffersen havde da faaet Bækkenpartiet læderet. I en tilkaldt Ambulance blev han straks kørt paa Hospitalet, hvor han d. $^{24}/_5$ afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

79. M/S **Fionia** af København, 5219 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse til Nakskov.

Kollideret d. $^{30}/_8$ 33 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{31}/_8$ 33.

Kl. ca. 7, da F., der havde Lods om Bord, assisteret af Bugserbaaden »Vulcan« af Nakskov var ved at gaa ind i Flydedokken, tørnede V. mod F.s Stb. Skrue hvorved alle 4 Blade blev beskadiget.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at V. af F.s Skruevand blev suget hen i Skruen, som gentagne Gange ramte V. i Bunden umiddelbart under Broen, hvorved der fremkom en Lækage. Endvidere tørnede V. imod F.s Laaring, hvorved V. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

80. M/Sk. **Fortuna** af Aalborg, 80 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra København til Holbæk med Majs.

Kollideret d. $^{15}/_9$ 33 i Øresund.

Søforklaring i Aalborg d. $^{30}/_9$ og $^{2}/_{10}$ 33.

Se Nr. 71.

81. M/Sk. **Forældres Minde** af Marstal, 46 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Lübeck i Ballast.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $^{3}/_{11}$ 33 i Storebælt.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $\frac{6}{11}$ 33.

Kl. ca. 7 passeredes Romsø. Vinden, der var NØ-lig, friskede, og Kl. ca. 8 blev det besluttet at tage et Reb i Storsejlet. Føreren — Skibsfører Anton Christian Mortensen af Fruens Bøge, Odense — gik op paa Taget af Styrehuset for at skære Rebskinklen i Storsejlet. Kort efter hørte Rorsmanden et Skrig, og det viste sig, at Føreren var faldet over Bord og laa i Søen 50—100 m agterude. En Redningskrans blev kastet over Bord, og da det ikke var muligt at faa Skibet i Vinden, blev Sejlet firet ned, Motoren stoppet og Jollen sat paa Vandet. En Fiskerbaad, der Laa i Nærheden blev tilkaldt og fra denne blev den forulykkede forgæves eftersøgt i ca. 1 Time, hvorefter F.M. sejledes ind til Kerteminde.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Føreren der havde Sko med Gummisaaler, under Arbejdet med at rebe er gledet og faldet over Bord.

82. S/S **Frankrig** af København, 1361 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Bordeaux med Kul.

Kollideret d. $\frac{13}{3}$ 33 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{3}$ 33.

Kl. 16⁴⁰, da F. var i Nærheden af Skagens Rev F.S. blev Vejret taaget; forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, og Farten reduceredes til Halv Kraft. Kl. 17³⁰ passeredes Skagens Rev F.S. i ca. 1,5 Sm.s Afstand, og Kursen ændredes til V.t.N. samtidig med, at Farten yderligere blev reduceret til Langsamt. Kl. 17³⁷ hørtes Taagesignal forude fra en Damper, hvis Taagesignal en Gang tidligere var hørt ganske svagt. Maskinen blev stoppet, og da Skibet laa stille, blev der givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Pludselig kom den anden Damper— S/S »Hafnia« af København — i Sigte forude og samtidig hørtes der 3 korte Toner. Maskinen blev slaaet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter — Kl. 17⁴¹ — kolliderede Skibene, hvorved F.s Stævn, Overbygning, Skanseklædning og Poop blev beskadiget og Bb.s Anker mistedes. Da Skibet endvidere lækkede i Forpeaken, blev det besluttet at gaa ind til Frederikshavn.

H.s Besætning har forklaret, at da H., der var paa Rejse fra East Hartlepool til København, Kl. 17³⁰ var ca. $\frac{2}{2}$ Sm. NV. for Skagens Rev F.S., styrende dev. Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. med Maskinen gaaende Halv Kraft, hørtes F.s Taagesignal ca. 1 Str. om Bb. Maskinen blev straks stoppet. Kl. 17³¹ hørtes Signalet tydeligere, og Maskinen blev beordret Fuld Kraft Bak, samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal senere blev gentaget. Fra F. hørtes 2 Gange 2 Toner med Dampfløjten. Kort efter kom F. i Sigte ca. 2 Str. om Bb., styrende ret imod H., og umiddelbart efter — Kl. 17³³ — tørnede F. imod H.s Bb.s Side udfor Forlugen og skurede derefter langs H.s Bb.s Side, hvorved der skete forskellige Skader. Da det viste sig, at H. havde faaet en Læk i Forskibet, blev der givet Skibet Stb.s Slagside, og det blev besluttet at søge ind til Frederikshavn.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var Taage og den Omstændighed, at Skibene har været noget nærmere ved hinanden end fra begge Sider formodet.

83. M/S **Fredericia** af Kolding, 693 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{4}$ 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{3}{7}$ 33.

Kl. 11³⁰ medens der ved Hjælp af Lossekasse blev indladet Zinkblokke fra en langs Siden værende Pram, tørnede Lossekassen under Ophivningen let imod Skibssiden, hvorved 3 Zinkblokke faldt ud af Kassens aabne Ende. Zinkblokkene ramte en i Prammen værende Arbejder, der fik Ryggen kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommende kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

84. M/Gl. **Fremad** af Augustenborg, 70 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Brændt og forlist d. $\frac{23}{3}$ 33 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{25}{3}$ 33.

Kl. ca. 22, da F. var i Nærheden af Møens Fyr, opstod der Brand i Motorrummet. Da det viste sig umuligt at bekæmpe Ilden, gik Besætningen — 3 Mand — Kl. 22⁴⁵ i Jollen. D. $\frac{24}{3}$ Kl. 0³⁰ blev Besætningen optaget af S/S »Møen« af Stege, og da man var paa det rene med, at F. snart vilde svnke, fortsatte M. Rejsen. F. var da 5 Sm. S.t.Ø. for Møens Fyr.

85. 3^m Sk. **Frida** af Marstal, 303 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Boston til Odense med 435 Tons Kul.

Havareret i Februar—Marts 1933 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Lindheim d. $\frac{16}{3}$ 33.

D. $\frac{18}{2}$ afgik F. fra Boston. D. $\frac{27}{2}$ under en orkanagtig Byge blæste Skonnertsejlet, der var klodsrebet, itu. Endvidere slog Søen en Del af Skanseklædningen i Stykker samt foraarsagede forskellige ovenbords Havarier.

D. $\frac{6}{3}$ opdagedes det, at en Del af Kalfatringen i Klædningen udenbords under Skandækket ved Hækken var faldet ud, hvorved Vandet sprøjtede ind i Hækken.

Da Skibet trak en Del Vand, blev det d. $\frac{10}{3}$ besluttet at søge Havn for Reparation, og Kl. 17³⁰ opankredes F. ved Vingerne.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

86. Ff. **Fuglen** af Holbæk, ca. 2 Røg. T. Br. Bygget 1906. Paa Rejse fra Gilleleje til København med Fisk.

Motoren havareret, grundstødt og forlist d. $\frac{27}{12}$ 33 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{28}/_{12}$ 33. Søforhør i København d. $^{17}/_{1}$ 34.

Kl. ca. 6^{30} , da F. var udfor Skovshoved, havarerede Styrelejet til Motorens Udstødsventil, hvorfor Motoren stoppede. Det blæste en frisk Ø.-lig Kuling med Snebyger, og i Løbet af Formiddagen drev Baaden i Land ved Hellerup. Om Aftenen blev F. staget af Grunden og efter forgæves at have forsøgt at stage Baaden ind til Hellerup Havn, blev den d. $^{28}/_{12}$ Kl. 8 fortøjet ved en Badebro. Besætningen — 2 Mand — gik i Land, og da de ca. $^{1}/_{2}$ Time senere kom tilbage, var Fartøjet sunket. Baaden blev Vrag.

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

87. M/Kt. **Fugloygjin** af Klaksvig, 81 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Klaksvig til Island.

Grundstødt d. $^{8}/_{6}$ 33 ved Bordø.

Søforklaring i Klaksvig d. $^{9}/_{6}$ 33 og i Thorshavn d. $^{17}/_{6}$ 33.

Kl. 21 afgang F. fra Klaksvig og styrede gennem Haraldssund. Da det viste sig, at Skibet ingen Patentlog havde med, besluttedes det at gaa tilbage til Klaksvig. Under Vendingen friskede Vinden pludselig, hvorved Skibet fik for megen Fart og løb ind paa Landgrunden ved Strond. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. $^{9}/_{6}$ Kl. 10^{45} blev F. trukket af Grunden af M/Kt. »Streymur« af Thorshavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

88. M/Sk. **Gamma** af Troense, 136 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nakskov til Gdynia med gammelt Jern.

Grundstødt d. $^{12}/_{12}$ 33 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{14}/_{12}$ 33.

Under Sejlads gennem den gravede Rende, hvis Afmærkning paa Grund af Isforholdene, var i Uorden, tog Skibet Kl. ca. 8^{30} Grunden ved Sorte-Hage. D. $^{13}/_{12}$ Kl. ca. 14^{30} 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 Isforholdene.

89. L/Kt. **Greblaw** af København, 9 Reg. T. Br. Paa Lystsejlad i Sundet.

Grundstødt d. $^{21}/_{5}$ 33 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{22}/_{5}$ 33. Søforhør i København d. $^{4}/_{8}$ 33.

Kl. 24, da G. under en haard Ø.-lig Kuling laa opankret ved Klampenborg, brækkede Ankertovet, og Skibet drev i Land. D. $^{22}/_{5}$ Kl. 6^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

90. Ff. **Gretha** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1929. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $^{15}/_{12}$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{23}/_{1}$ 34.

Kl. ca. 0^{30} , medens G. under en frisk Brise laa opankret 96 Sm. NØ.t.Ø. $^{1}/_{2}$ Ø. af Spurn F.S., brækkede Ankergrejerne. Efter forgæves at have eftersøgt Ankergrejerne, blev det Kl. ca. 16 besluttet at søge ind til Grimsby. D. $^{16}/_{12}$ Kl. ca. 5 gik Motoren i Staa, og det konstateredes, at der var Vand i Brændselsolien. G. blev indbugseret til Grimsby af en Trawler.

91. 3^m M/Sk. **Grünhof** af Hamburg. Paa Rejse til Odense med Foderstoffer.

Grundstødt d. $^{22}/_{12}$ 33 ved Fyens N.-Kyst.

Indberetning fra Politiet i Kerteminde dat. $^{27}/_{12}$ 33.

Kl. 8^{00} saas G. at være grundstødt paa Lillegrunden. Kl. ca. 12 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

92. Ff. **Guldager** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $^{21}/_{10}$ 33 i Esbjerg.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{30}/_{10}$ 33.

Kl. ca. 5 afgang G. fra 3. Bassin i den ny Fiskerihavn. Umiddelbart efter saas en Lanterne over Molehovedet ved Havneindsejlingen, hvorfor G. blev holdt tæt til den N.-lige Mole. Da G. var Tværs af Molehovedet, blev Motoren slaaet Bak; men umiddelbart efter tørnede G. med Stævnen imod det andet Skib, som viste sig at være Ff. »Nordstjernen« af Frederikshavn.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N. Kl. ca. 5 sejledes i Fyrinien ind mod den nye Fiskerihavn. Da N. var Tværs af det røde Havnefyr drejedes Bb. over. Da Fartøjet var Tværs af Indsejlingen, saas G.s grønne Lanterne i ca. 1 Skibslængdes Afstand. Motoren blev slaaet Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes dels at G. ikke førte forskriftsmæssig Toplanterne, dels at N. under Indsejlingen har været for langt ovre i Farvandets Bb.s Side.

93. Ff. **Gunnar Schou** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $^{18}/_{11}$ 33 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $^{29}/_{11}$ 33.

Kl. ca. 5 sejledes i Fyrinien ind mod den nye Fiskerihavn. Da Havneløbet havdes aabent, drejedes

Bb. over. Da Skibet var ved Havnemundingen, kom en Kutter — Ff. »Rota« af Esbjerg — i Sigte om Stb. Motoren, der gik Langsomt, blev slaaet Bak, men umiddelbart efter tørnede R.s Stb.s Bov imod G.S.s Stævn.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at R. Kl. ca. 5¹⁵ afgik fra 2. Bassin i den nye Fiskerihavn. Skibet blev holdt i Farvandets Stb.s Side tæt til den N.-lige Kaj. Da R. var ved Molehovedet, saas G.S.s Mastetop over dette. Motoren, der gik for Halv Kraft, blev slaaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede G.S.s Stævn imod R.s Stb.s Bov.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes dels at G.S. ikke førte forskriftsmæssig Toplanterne, dels at G.S. under Indsejlingen blev holdt for langt over i Farvandets Bb.s Side.

94. S/S **Gustav Diederichsen** af Aabenraa, 2332 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Hongkong til Swatow med Ris.

Kollideret d. 20/3 33 i det kinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. 6/4 33.

Kl. 2²⁰ havdes Breaker Pt. i misv. NØ.t.N. 1/4N. Det var Taage, Skibet gik for Halv Kraft og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 2⁴⁹ hørtes Raab og samtidig kom en Djunk, hvorfra intet Lys var set eller Taagesignal hørt, i Sigte paa Stb.s Side. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnedes Djunken med Stb.s Bov. Efter Kollisionen blev Djunken taget paa Slæb, og da det viste sig, at dens Forskib lækkede en Del, blev dens Besætning — 15 Mand — taget om Bord. i G.D. Kl. 5²⁵ brækkede Slæberen, og da dens Besætning ikke ønskede at komme om Bord i den igen, blev Rejsen fortsat.

Anm. Søforklaring fra Djunken foreligger ikke.

95. Ff. **Gutta** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr.

Rørt Grunden d. 21/2 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Bjerregaard, Holmslands Klit, d. 21/2 33.

Kl. ca. 4 opankredes G., der under Snetykning var kommet for tæt til Land, mellem Forstranden og inderste Revle. Skibet blev af Redningsdamperen slæbt ud over Revlerne, hvor det flere Gange huggede i Grunden.

96. S/S **Hafnia** af København, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra East Hartlepool til København med Kul.

Kollideret d. 13/3 33 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. 15/3 33.

Se Nr. 82.

97. Ff. **Harmoni** af Esbjerg, 24 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. 28/7 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 15/8 33.

D. 27/7 Kl. ca. 21³⁰ opankredes H. ca. 150 Sm. V. 3/4S. af Graadyb Barre, og forskriftsmæssig Ankerlanterne blev sat. D. 28/7 Kl. ca. 2 gik Føreren, der havde Vagt, ned i Lukafet. Ca. 5 Minutter senere mærkedes det, at en Trawler havde fisket H.s Ankergrejer. Trawleren — H. 755 af Hull — stoppede og begyndte at hive sit Trawl op. Herved blev H. trukket over mod Trawleren, og da der syntes Fare for en Kollision, maatte man lade H.s Ankergrejer gaa.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

98. M/Kt. **Havgåsin** af Vaag, 98 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. 13/3 33 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. 5/4 33.

Kl. ca. 10, medens H. under en SØ.-lig Storm laa Bak for Stb.s Halse V. for Vestmanøerne, saas et Skib — M Sk. »Silver Spray« af Thorshavn — for Bb.s Halse kommende sejlenede ned mod H. Da S.S. syntes at ville gaa foran H., blev dette Skib løbet i Vinden for at tage Farten af det. Kort efter løb S.S. ind i H.s Bb.s Bov, hvorved Forstævnen knækkede over Vandlinien og Sprydet blev brækket.

Af den af S.S.s Besætning aflagte Søforklaring fremgaar, at S.S., der skulde ind til Heimey. Kl. ca. 8³⁰ stagvænde og styrede Bidevind for Bb.s Halse med Motoren i Gang. H. havdes da 4 Str. om Stb. Da Skibene nærmede sig hinanden, havdes H. stadig 4 Str. om Stb., og det blev besluttet at gaa foran om H. S.S.s Kurs og Fart blev bibeholdt. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Motoren sat paa Fuld Kraft, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved S.S.s Lønning og Skanseklædning blev bøjet og det forreste Spænd Store-Vant beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at Føreren af S.S., der havde Vigepligten, i Strid med Bestemmelserne i Art. 22 i de internationale Søvejsregler søgte at gaa foran om H.

Anm. 2. Føreren af S.S. har for den begaaede Overtrædelse vedtaget en Bøde paa 150 Kr.

99. S/S **Havhestur** af Thorshavn, 577 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra London til Hull med Stykgods.

Tørnet Grunden d. 2/12 33 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. 4/12 33.

Kl. 5¹⁰ passeredes Newark F.S. om Bb. i 2 Sm.s Afstand. Derfra styredes retv. N.46°V. indtil 2,5 Sm. var udløbet, hvorefter Kursen ændredes til retv. N.51°V. Kl. 6¹⁰, da 8 Sm. var udsejlet fra Newark F.S., varskoede den vagthavende Styrmand Føreren, at Haisborough Sand F.S. ikke var i Sigte; Kursen ændredes til retv. S.68°Ø., men umiddelbart efter huggede Skibet i Grunden 5 Gange med Agterstævnen.

100. S/S **Hebe** af Aalborg, 957 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.
1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 20/5 33 i København.
Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 21/6 33.

Kl. ca. 20¹⁵, medens H. ved Hjælp af Grabbe lossede Kul ved Refshaleøen, skred Kullene i Lasten, hvorved en Havnearbejder gled med disse ind under Grabben, der frembragte et stort Saar paa Arbejderens venstre Ben. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

101. S/S **Heimdall** af Rønne, 985 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.
Kollideret d. 18/1 33 i Københavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i København d. 20/1 33.

Kl. 7⁵⁴ paabegyndtes det at svaje Skibet rundt ved Hjælp af Wire i Land i Havnegade. Der førtes 2 røde Kuglelanterner paa Stortoppen. Da H. var svajet ca. 50° ud i Løbet, sprang Bb.s Forwire, hvorved Skibet gled lidt ud fra Kajen. En Damper — S/S »Orvar« af Hålsingborg — der skulde gennem Knippelsbro, fra hvilken der var givet Signal for Passage, søgte at komme agten om H. Herved tørnede O. med Stævnen imod H.s Bb.s Side agterude ca. 4' fra Midtskib, hvorved H. fik en Bule i Siden samt Lønning og Lønningsstøtter beskadiget.

O.s Besætning har forklaret, at O. Kl. 7⁵³ var udfør Nyhavn, hvor Farten blev taget af Skibet for at afvente Signal for Passage af Knippelsbro. Kl. 7⁵⁹ blev der fra Broen vist Signal for Passage, hvorefter O.s Maskine beordredes Langsomt Frem. Kort efter saas H. svinge ud med Agterskibet, og da O.s Forskib var udfør H.s Agterende i en Skibsbreddes Afstand, gik H. pludselig agterover og tørnede med Agterenden O. midtskibs om Stb., hvorefter H. gled langs O.s Side og brækkede samtlige Støtter til Baaddækket samt en Baaddavid.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at H.s Forwire brækkede.

102. 4^m Sk. **Helga** af Marstal, 357 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Cadiz til Newlyn Penzance med Salt.

Havareret d. 16/1 33 i Biscaya Bugten.

Indberetning til Board of trade dat. 24/1 33.

Kl. 23, da H. under en SV.-lig Storm var ca. 60 Sm. N. for Finisterre, knækkede Fortoppen.

Anm. Aarsagen til Havariet angives at være Storm.

103. M/Gl. **Henny** af Aalborg, 66 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Paasejlet d. 25/9 33 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i København d. 10/10 33 og i Svendborg d. 19/10 33.

Se Nr. 3 b.

104. M/Sk. **Hercules** af Marstal, 66 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Gävle til Burgsvik. Tom.

Grundstødt d. 27/10 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 30/10 33. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. 28/2 34.

Kl. 13 afgik H. fra Skibsværftet i Gävle. Vinden var frisk ØSØ.-lig, og H. blev holdt i den Ø.-lige Side af Løbet. Da Skibet var ved Havneindløbet, tog det Grunden paa en Mudderbanke og blev staaende. Kl. ca. 15³⁰ 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 Ukendskab til Farvandet.

105. M/Tj. **Herman** af Stubbekøbing, 40 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra København til Flensborg med Hørfrikager.

Forlist d. 1/2 33 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat. 2/2 33. Søforklaring i Maribo d. 14/2 33. Søforhør i København d. 29/3 33. Forlis-anmeldelse dat. København d. 8/7 33.

Kl. 18, medens H. laa til Ankers 1 Sm. NØ. af Fænø-Sletter, kom en Isflage drivende imod Skibet. Da Skibet atter var i frit Vand, viste det sig, at Vandet strømmede ind i Skibet gennem en stor Lækage i Stb.s Bov. Da H. ikke kunde holdes læns ved Hjælp af Pumpen, gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen og roede i Land. Skibet sank ca. 15 Minutter efter at det var blevet forladt.

Anm. En Dykkerundersøgelse har vist, at Bovporten var trykket ind af Isen.

106. M/Sk. **Hermod** af Marstal, 55 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Karrebæksminde til Nakskov med 50 Tons Cement.

Grundstødt d. 17/9 33 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 19/9 33.

Kl. 3¹⁵ var H. Tværs af Spodsbjerg. Føreren gik nu ned i Kahytten, idet han gav Bedstemanden Ordre til at varsko Kl. 3³⁰. Kl. ca. 4 blev Føreren varskoet, at Albue Fyr viste grønt, og det viste sig, at H. havde taget Grunden tæt S. for Fyret. Da man ikke kunde komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og Kl. 9³⁰ kom H. 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 Bedstemandens Ukendskab til Farvandet i Forbindelse med den Omstændighed, at Føreren ikke blev varskoet Kl. 3³⁰.

107. S/S **Hertha Mærsk** af Aalborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Hull med Træ.

Kastet Dækslast d. ²⁷/₆ 33 i Nordsøen.

Søforklaring i Hull d. ⁵/₇ 33.

D. ²⁵/₆ Kl. 3⁰⁰ passeredes Skagen F.S. D. ²⁶/₆ og ²⁷/₆ blæste det frisk til stiv Kuling af NNV.; Skibet laa med stærk Stb.s Slagside og tog meget Vand over Dækslasten. Da Slagsiden stadig tiltog, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at kaste noget af Dækslasten over Bord for at rette Skibet op. Efter at ca. 40 Stdr. var kastet over Bord var Slagsiden formindsket til 5°, hvorfor Overbordkastningen standsedes. Da H.M. d. ²⁸/₆ Kl. 0 fik Lods ved Spurn Pt., var Slagsiden tiltaget til 12°.

108. S/S **Holland** af Memel, 991 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Jern. Paa Rejsen fra Gdynia til Kolding med Kul.

Grundstødt d. ²⁶/₂ 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. ³/₃ 33.

Kl. 20⁵⁰ pejledes Trelde Næs i misv. N.t.V. ¹/₂.V. og Strib Fyr i misv. VSV. H. blev holdt i Strib Fyrs klare Vinkel. Kl. ca. 21 skønnedes Afstanden til Strib Fyr ca. 1 Sm., og Kursen ændredes til V.t.S. ind i Fyrets grønne Vinkel, samtidig med, at Farten blev reduceret til Langsomt. Kort efter opdages det, at Skibet ikke gjorde Fart, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden ved Skanseodde. D. ²⁷/₂ Kl. ca. 2 kom H. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen dels skyldes Strømsætning, dels at Afstanden til Strib Fyr Kl. 21 var større end antaget.

109. L/Kt. **Inga** af Hellerup. Paa Rejse fra Hellerup til Stockholm.

Grundstødt d. ²⁴/₆ 33 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁶/₆ 33.

Kl. 18 grundstødte I. under en frisk ØNØ.-lig Brise med Regndis paa Stavstensrevet. Kl. 18³⁰ kom Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Afstanden til Land er bedømt forkert paa Grund af Regndis.

110. 3^m M/Sk. **Ingoe** af Gravarne, 96 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Korsør med Rug.

Grundstødt d. ¹²/₁₁ 33 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₁₁ 33.

Kl. 12³⁰ grundstødte I. paa Omø Rev. Kl. 17³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

111. S/S **Jan** af København, 1739 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ¹⁵/₈ 33 i Newcastle on Tyne.

Søforhør i Aarhus d. ²³/₈ 33.

Kl. ca. 14⁰⁰, medens J. laa fortojjet i Derwenthaugh, blev Ungmand Poul Pedersen sendt op i Fortoppen for at skære en Ende gennem Stangens Skivgat. Da Ungmanden skulde ned fra Toppen, gik han ned ad Bardunen. Da han var ca. 16 m over Dækket, begyndte han at glide, og da han var 12 m over Dækket, slap han sit Tag og faldt bagover ned i Vantet og derfra ned paa Dækket. En tilkaldt Læge beordrede Ungmanden indlagt paa Hospitalet, hvor han senere afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

112. M/Tj. **Jan** af Aarhus, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Norrköping til Oskarshamn med Stykgods.

Rørt Grunden d. ²/₉ 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ⁷/₉ 33.

Kl. 1³⁰, efter at J., der havde Lods om Bord, havde passeret Sandö Fyr, kom Skibet for langt over i Farvandets Stb.S Side, hvorved det rørte Grunden.

113. M/Gl. **Johanne** af Aalborg, 56 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Aarhus med Majs.

Grundstødt d. ²¹/₁₂ 33 ved Hveens V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁₃ 33.

Kl. 11 grundstødte J. ved Hveens V.-lige Odde i Taage. Kl. 15 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

114. S/S **Johanne** af Esbjerg, 2257 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Kirkkonielemi til London med Cellulose.

Grundstødt d. ¹⁴/₁₁ 33 ved Finlands S.-Kyst.

Indberetning fra Gesandtskabet i Helsingfors dat. ²⁴/₁₁ 33.

Kl. 12⁴⁰, da J., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Makslahti, mærkedes et stærkt Stød ved at Skibet tog Grunden med Stb.s Side. Umiddelbart efter krængede Skibet Stb. over, og der pejledes ca. 3 m Vand i Forlasten, medens Agterlasten var læns. Da Vandet steg hurtigt i Forlasten, blev det besluttet at sætte Skibet paa Grund, og Kl. 12⁴⁵ stod J. fast i Grunden. Kl. 13¹⁵ stod Vandet i Forlasten i Højde med Vandet udenbords, og det begyndte at løbe ned paa Fyrpladsen gennem Kullugerne og i Agterlasten gennem Mellemdækslugerne. D. ¹⁹/₁₁ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere og efter at en Del af Ladningen var lægteret. Ved Grundstødningen fik J. en ca. 6 m stor Lækage i Forskibet, endvidere udvidede Ladningen sig saaledes, at Fordækket og Dele af Midterdækket blev løftet i Vejret.

115. M/Jt. **Johanne** af Stege, 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stege til København med Stykgods.

Kollideret d. ²⁹/₁₁ 33 i Stege Havn.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. ²/₁₂ 33.

Se Nr. 45.

116. Sk. **Johanne Elisabeth** af Brüttsfeldt. Paa Rejse fra Hamburg til Göteborg med Olie og Asfalt.

Grundstødt d. ¹¹/₄ 33 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₄ 33.

Kl. 22³⁰ grundstødte J.E. i tæt Taage ved Sprogø Ø.-Rev. D. ¹²/₄ Kl. 15¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

117. S/S **Johanne Justesen** af København, 4471 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) Paa Rejse fra Chinwangtao til Shanghai med 7000 Tons Kul.

Kollideret d. ²⁰/₅ 33 paa Whangpoo-Floden.

Søforklaring i Shanghai d. ²⁵/₅ og ²⁶/₅ 33.

Da J.J. efter Lodsens Anvisning sejlede op ad Floden med halv Kraft og indgaaende Strøm og befandt sig ved Bøje Nr. 4, observeredes kinesisk Damper »Ho An« komme for udgaaende i Færd med at runde Bøje Nr. 5. Efter at J.J. havde passeret Bøje Nr. 4 og sat Kurs efter Bøje Nr. 5, saas H.A. forude i den forkerte Side af Farvandet nærme sig med fuld Fart uden at vise Tegn til at vige. Som Varsel blev fra J.J. derfor afgivet en lang Tone med Sirenen, men da H.A. stadig ikke forandrede Kurs, blev Roret lagt Stb., og samtidig blev der givet et kort Stød i Dampfløjten. Paa dette Tidspunkt saas H.A. at dreje til Bb., og J.J.s Ror blev derfor lagt Bb. for at støtte Kursen, men umiddelbart efter drejede H.A. skarpt til Stb. J.J.s Maskine blev øjeblikkeligt kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev Stb.s Anker kastet. Klokkeren var da 9⁴² og Skibene befandt sig ca. 2 Skibslængder fra hinanden, H.A. ca. 1 Str. paa J.J.s Stb.s Bov og med Stævnen mod J.J., drejende hurtigt til Stb. Kort efter afgav H.A. 3 korte Stød med Dampfløjten og umiddelbart efter — Kl. 9⁴⁴ — tørnede J.J. med Stævnen mod H.A. Bb.s Side agter. Begge Skibe faldt derefter med Bb.s Side mod hinanden, hvorefter H.A., der havde faaet Siden trykket ind og var synkefærdig, blev sat paa Grund paa Shanghaisiden af Floden, medens J.J. opankredes for at yde Assistance. H.A.s Besætning og Passagerer blev bjerget af tililende Dampbaade og Sampaner, hvorefter J.J., der havde faaet Stævnen stærkt beskadiget og Boven trykket ind og sprængt, fortsatte Rejsen og fortøjedes Kl. 12⁴⁰ ved Za Whei Kong Wharf.

Anm. Søforklaring fra H.A. foreligger ikke.

b) 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. ¹³/₁₁ 33 i Chinwangtao.

Søforklaring i Shanghai d. ²⁷/₁₁ 33.

Kl. ca. 23³⁵ traadte Baadsmænd Svend Aage Dreier Eriksen op paa Lugekarmen af Nr. 4 Lugen, der paa Grund af Lastningsarbejdet var delvis afdækket. Lugekarmen var glat af Is og Sne, og Baadsmændene mistede Fodfæstet og styrtede ned i Lasten. Den paagældende blev dræbt paa Stedet.

118. S/S **Jægersborg** af København, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Rouen.

Kollideret d. ¹⁴/₃ 33 i Kanalen.

Søforhør i København d. ⁷/₆ 33.

Kl. 0³⁰, da J. under tæt Taage var i Nærheden af Landetti F.S., hørtes Taagesignal fra en Fiskekutter ca. 1 Str. om Stb. Maskinen blev straks stoppet, og Taagesignal afgivet med korte Mellemrum. Omtrent samtidig hørtes ca. 2 Str. om Stb. Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være tysk S/S »Kiel«. Der manøvreredes med Forsigtighed indtil Fiskekutterens Toplanterne kom i Sigte om Stb., hvorefter J.s Ror blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Kuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra K. hørtes samtidig 3 korte Toner og umiddelbart efter kom K.s Toplanterne i Sigte forude. J.s Maskine, der imidlertid var stoppet, blev atter slaaet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede J.s Stb.s Bov imod K.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik J. den øverste Plade paa Stb.s Side af Bakken bøjet og Cementen i Rendestenen sprængt.

b) Paa Rejse fra Surrey Docks til Beckton.

Kollideret d. ⁵/₁₀ 33 paa Themsen.

Søforhør i København d. ¹⁶/₁₀ 33.

Kl. ca. 17³⁰ afgik J. fra Greenland Dockgate. Vejret var taaget. Kl. ca. 19⁰⁰, da J. assisteret af Lods var i Nærheden af King George og Royal Albert Docks, hørtes 2 Klokker og en Bugserdampers Taagesignal, og kort efter kom en Dampers Ankerlanterner i Sigte tæt paa Bb.s Bov. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Skibet drejede lidt Stb. over. Umiddelbart efter kom en anden Dampers Ankerlanterner samt en Bugserdampers Top- og grønne Sidelanterne i Sigte forude om Bb. Det forsøgtes at gaa mellem den anden Ankerligger og Bugserbaaden, men Skibet blev af Strømmen ført ind paa Bb.s Bov af Ankerliggeren — russisk M/S »Sibir« — hvorved J. fik nogen ovenbords Skade.

119. 3^m M/Sk. **Jørga** af Vejle, 96 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg. Paa Rejse fra Västervik til Oxelösunds Järnverk. Tom.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{10}$ 33.

Kl. 16⁵⁵ grundstødte J. paa Bjurshalshällans V.-lige Grund i Oxelösund. D. $\frac{9}{10}$ Kl. 9²⁰ kom Skibet, der ikke havde taget nævneværdig Skade, flot.

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

120. Ff. **Kamp** af Stubbekøbing.

Paasejlet d. $\frac{9}{10}$ 33 i Østersøen.

Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{11}{10}$ og $\frac{16}{10}$ 33.

Kl. ca. 19 blev der lagt Sildegarn ud paa en Plads ca. 5 Sm. S. for Hestehoved Fyr. Garnene blev afmærket med en klar Lanterne for Enden af Garnene og For og Agter paa Fiskekutteren. Kl. ca. 22³⁰, medens Besætningen — 3 Mand — opholdt sig i Lukafet, mærkedes et Stød i Kutteren, og det viste sig, at K. var blevet paasejlet. Skønt der fra K. blev afbrændt Nødblus, fortsatte det andet Skib Rejsen uden at opgive Navn og Hjemsted. Ved Paasejlingen blev K. stærkt beskadiget.

Anm. Ved en under $\frac{5}{12}$ 33 af Sørretten for Nykøbing F. Købstad m. v. afsagt Dom blev K.s Fører frifundet for Overtrædelse af Art. 29 i de internationale Søvejsregler. Denne Dom blev under $\frac{22}{1}$ 34 stadfæstet af Østre Landsret.

121. S/S **Karen** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{18}{11}$ 33 i Gdynia.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $\frac{23}{11}$ 33. Søforklaring i Kotha d. $\frac{23}{11}$ 33.

Kl. ca. 7³⁰, medens man var i Færd med at tage Fortøjningerne ind, fik Ungmand Søren Emil Sørensen af Hejlsminde Tøjet i Bekneb mellem en Trosse og Spilkoppen. Inden Spillet blev stoppet var den paagældende blevet slynget flere Gange rundt, hvorved han blev saa stærkt kvæstet, at han kort efter afgik ved Døden.

122. S/S **Kastelborg** af Helsingfors, 8000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Port Said med Kul.

Grundstødt d. $\frac{30}{1}$ 33 ved Langelands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{1}$ 33.

Kl. 9 grundstødte K. i diset Vejr udfor Østerskov Strandvej. D. $\frac{3}{2}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

123. Gl. **Kathe Block** af Hamburg, 67 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{19}{5}$ 33 ved Femø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{5}$ 33.

Kl. 1 grundstødte K.B. i klart Vejr ved Skellerevet. Skibet kom senere flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Fyrene og Strømsætning.

124. S/S **Kay** af København, 307 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Kastrup til Helsingør. Tom.

Kollideret d. $\frac{20}{7}$ 33 i Sundet.

Indberetning fra Københavns Politi dat. $\frac{1}{8}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{2}{10}$ 33.

Kl. ca. 11⁴⁰ afgik »Kay« fra Kastrup. Da Skibet var udenfor Havnen, styredes N.t.Ø. Kl. ca. 11⁵² gik Føreren, der havde Vagt, ned paa et under Broen værende Toilet. Et Fartøj — Ff. »Ketty« af Sletten — havdes da i Sigte forude i ca. 500 m.s Afstand. 5—6 Minutter senere saa Rorsmanden, der ikke vidste at Føreren var gaet under Dæk, og som fra sin Plads ikke havde fri Udsigt forefter, »Ketty«s Mastetop og Sejl ret for Stævnen. Føreren, der i det samme kom paa Broen, slog Stop til Maskinen, og umiddelbart efter ramte »Kay«s Stævn »Ketty«. Maskinen beordredes Kuld Kraft Bak indtil »Kay« var stoppet. En Baad blev sat paa Vandet, og »Ketty«s Fører, der holdt sig oppe ved noget Vraggoods, blev bjærget, medens den anden af Kutterens 2 Mands store Besætning Fisker Jens Peter Jensen af Sletten — forgæves blev eftersøgt.

Af den af »Ketty«s Fører afgivne Forklaring fremgaar, at Fartøjet Kl. ca. 11¹⁵ opankredes ca. 100 m SØ. af Lysbøjen Middelgrund S. Kl. 11⁴⁵ gik Føreren under Dæk, medens den forulykkede Fisker blev paa Dækket for at fiske. S/S »Kay« var da i Sigte i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Kl. ca. 11⁵⁵ skete Kollisionen, hvorved »Ketty« blev saa stærkt beskadiget, at Fartøjet straks sank. Det lykkedes Føreren, der gik ned med Baaden, at komme ud af Kahytten og op til Overfladen, hvor han fik fat i en tom Petroleumsdunk, hvortil han klamrede sig, indtil han blev bjærget af »Kay«s Baad. Den forulykkede Fiskers Lig blev senere fundet paa Havbunden i Nærheden af Ulykkestedet, og det viste sig, at den paagældende var brevet stærkt kvæstet ved Kollisionen.

Anm. Ved en under $\frac{24}{2}$ 34 af Sø- og Handelsretten i København afsagt Dom blev Føreren af S/S »Kay« idømt en Bøde paa 500 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

125. S/S **Kejserinde Dagmar** af København, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Yxpila til Hull med Træ.

Grundstødt d. $\frac{6}{9}$ 33 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of trade dat. $\frac{14}{9}$ 33. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{30}{9}$ 33.

Kl. 8⁴⁵ opankredes K.D. efter Lodsens Anvisning paa Humber Floden. Kl. 14 passerede 2 Dampere K.D. med stor Fart. Umiddelbart efter begyndte K.D. at skære Bb. ud i Strømmen. Da Ankerkæden viste ca. 1 Str. agten for Tværs, tog Skibet Grunden paa Sandbanken Middle Sand og blev staaende. Efter for-gæves at have søgt at komme flot ved egen Hjælp tilkaldtes Kl. ca. 17 Lods og Slæbebaade til Assistance. K.D. fik mere og mere Slagside, og Kl. ca. 19 gik Fordækslasten og Fokkemast med Bommen og Rigning over Bord. Kl. 20 kom Skibet flot ved Hjælp af 3 Bugserbaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

126. Ff. **Ketty** af Sletten, ca. 3^{1/2} Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Sundet.

Paasejlet og sunket d. 20/7 33 i Sundet; 1 Omkommen.

Indberetning fra Københavns Politi dat 1/8 33.

Se Nr. 124.

127. S/S **Kirsten** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Paasejlet d. 4/12 33 i Burgas.

Søforklaring i Aarhus d. 11/1 34.

Kl. 1; medens K. under en frisk NØ.-lig Kuling laa fortojet paa anvist Plads, drev S/S »Passat« af Bremen, hvis Agterfortøjninger var brækkede, med Agterenden ned mod K.s Laaring, hvorved 2 Plader paa Laaringen blev bøjet og det opstaaende en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

128. M/Gl. **Klara** af Samsø, 56 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Ystad med Klid.

Strandet og forlist d. 4/1 33 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 7/1 33. Forlisansmeldelse dat. København d. 14/1 33. Søforhør i København d. 19/1 33.

Kl. ca. 11⁴⁵ passeredes Falsterbo F.S. Herfra styredes Ø. mod Smygehuk. Vejret, der var diset, blev kort efter tæt taaget. 3 Kosten og 2 Kosten ved Kullagrund passeredes henholdsvis tæt om Stb. og tæt om Bb. Kl. ca. 14⁵⁰ pejledes Taagesignalet fra Smygehuk i N., gisset Afstand 1 Sm., og Kursen ændredes til Ø.t.N. Skibets Fart blev anslaaet til 6 Sm. Kl. 17¹⁵ ændredes Kursen til NNØ. Farten blev taget af Skibet, og der loddedes 7^{1/2} Fv. Vand. Kursen NNØ. blev bibeholdt, idet K. gik for langsom Fart, og hvert 5. Minut blev der taget Lodskud. Ved 2. Lodskud loddedes 5 Fv. og ved 3. Lodskud 4 Fv. Vand. K. blev derefter stoppet ca. 1 Kvarter for at afvente Klaring i Vejret. Derefter styredes ØSØ. indtil der loddedes 6 Fv. Vand, hvorefter K. atter laa stoppet nogen Tid. Da Taagen stadig var tæt, styredes NNØ. for langsom Fart, idet Loddet holdtes gaaende. Da Lodskud pludselig gav 3^{1/2} Fv. Vand, bakkedes for fuld Kraf, og K. holdtes S. over indtil Vanddybten var 5^{1/2} Fv., hvorefter der styredes NV.t.N. Der loddedes stadig 5^{1/2} Fv. Vand indtil K. pludselig Kl. 19⁴⁵ tog Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa et Rev udfør Kabusaen ca. 5 Sm. Ø. for Ystad. Det forsøgtes forgæves at faa Skibet flot ved Hjælp af Ma-skinen og et Varpanker. I Løbet af Natten friskede Vinden fra SSØ. og Skibet huggede en Del i Grunden. D. 5/1 Kl. 5⁴⁵ begyndte Skibet at lække, og det viste sig umuligt at holde Skibet læns. Vinden friskede stadig, og d. 6/1 Kl. 8³⁰ forlod Besætningen — 2 Mand — Skibet, der blev Vrag.

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

129. S/S **Knud Villemoes** af Esbjerg, 1582 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Hartlepool til Esbjerg med Kul.

Grundstødt d. 2/3 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. 20/3 33.

Kl. 17³⁰ passeredes Jerrig, og Kursen ændredes Ø. over. Et modgaaende Skib — M/S »Parkeston« af Esbjerg — kom i Sigte ca. 2 Str. om Stb. i ca. 1 Sm.s Afstand. K.V.s Fart blev reduceret til Langsomt. Fra P. hørtes 2 korte Toner, hvilket Signal i K.V. blev opfattet som givet til et Par Smaaskibe. Kort efter hørtes atter 2 korte Toner fra P. Dette Signal blev fra K.V. besvaret med 2 korte Toner, og Roret blev lagt Bb. Umiddelbart efter hørtes fra P. 1 kort Tone, men af Hensyn til Faren for en Kollision drejedes K.V. stadig Bb. over, og Signalet 2 korte Toner blev gentaget flere Gange. Fra P. hørtes nu 3 korte Toner. Kort efter tog K.V. Grunden paa Lilho Sand og blev staaende, medens P. blev stoppet forinden en Kol-lision fandt Sted.

Af den af P.s Besætning i Sagens Anledning afgivne Søforklaring fremgaar, at der fra P. to Gange blev givet Signal til nogle Smaafartøjer, at der drejedes Bb. over. Efter at Fartøjerne var passeret, blev Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter hørtes fra K.V. 2 korte Toner, hvilket P. besvarede med 1 kort Tone og Maskinerne blev stoppet. Der blev derefter foretaget Manøvrer som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at man i K.V. opfattede P.s 2. Signal som givet til Under-retning for K.V.

130. S/S **Koldinghus** af Vejle, 674 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 26/5 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 21/9 33.

Kl. 13¹⁵ lod en Havnearbejder, der skulde ned paa Banjen, sig glide ned af en Slidske, der stod paa Mellemdækket til Banjen. Den paagældende fik imidlertid ikke Fodfæste paa Stødpuden ved Enden af Slidsken, og faldt derved ned i Underlasten. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommande kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
 b) Paa Rejse fra Vejle til København med Passagerer og Stykgods.
 Kollideret d. $22/6$ 33 i Kattegat.
 Søforhør i København d. $26/6$ 33. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $30/6$ 33.
 Se Nr. 16.

131. Ff. **Kolibri** af Grenaa, 14 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $5/11$ 33 i Kattegat.
 Søforhør i Grenaa d. $9/11$ 33.

Kl. ca. 10, medens K. under en VSV.-lig Kuling var paa Vej fra Sejrbugten til Sydenden af Sejro, saas en død Edderfugl ligge paa Vandet. Der sejledes imod Fuglen, og Fisker Henry Jensen af Bredstrup tog en Ketcher for at fiske Fuglen op. Da Fiskeren lænede sig ud over Lønningen, fik han Overbalance og faldt over Bord. K. blev vendt, og da man var i Nærheden af den overbordfaldne, blev der kastet en Tovende ud til ham, men skønt Enden faldt lige ved ham, tog han ikke efter den, og umiddelbart efter forsvandt han. Efter i ca. $1/2$ Time at have eftersøgt Stedet, begyndte man at trække Vaad. Efter at have sat 2 Træk, fik man Assistance af en anden Fiskekutter, hvorefter der yderligere blev sat 3 Træk, men al Efterøgning var forgæves.

132. 4^m M/Sk. **Kongedybet** af Hasle, 389 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Hasle til Hernøsand i Ballast.

Kollideret og forlist d. $30/9$ 33 i Østersøen.
 Søforhør i København d. $3/10$ 33. Svensk Indberetning dat. $7/10$ 33. Forlisansmeldelse dat. $19/10$ 33.

D. $29/9$ Kl. 19⁵⁰ passeredes Hammer Odde Fyr. Herfra styredes misv. NØ.t.Ø. D. $30/9$ Kl. ca. 2¹⁰ blev det taaget; Motoren, der gik Fuld Kraft, blev sat paa Halv Kraft, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 3⁴⁰ hørtes en Dampers Taagesignal forude lidt om Stb. Kort efter hørtes Taagesignalet paany, tilsyneladende noget mere om Stb., og umiddelbart efter saas et Lysskær ca. $1\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Roret blev lagt lidt Bb. Umiddelbart efter kom Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte 3—4 Str. om Stb. Fra Damperen — der senere viste sig at være S/S »Scanmail« af New York — hørtes 2 korte Toner. K.s Maskine blev stoppet, men umiddelbart efter tørnede S. imod K.s Stb.s Side ved Storriggeren. Ved Kollisionen fik K. Hul i Siden fra Dæk til Slingrekøl, og Besætningen forlod hurtigst muligt Skibet, der havde en Slagside paa 45° — 50° . Kort efter kom en Baad fra S. tilstede, og K.s Lækage blev undersøgt. Da der syntes en Mulighed for at bjærge K., blev der fra S. telegraferet efter en Bjærgningsdamper. Kort efter skete en Eksplosion i K., hvorved der udbrød Brand i Agterskibet, og Kl. 9²⁰ sank K. ca. 10 Sm. SØ.t.Ø. af Utklippan Fyr. K.s Besætning blev optaget af S. og landsat i København.

Af en af S.s Besætning under $1/11$ 33 i København aflagt Søforklaring fremgaar, at S. var paa Rejse fra Leningrad til København. D. $30/9$ Kl. 1⁵⁵ hørtes Ølands Rev F.S. tværs tæt ved. Det var Taage; S.s Fart var reduceret fra godt 13 til 12 Knob, og Maskintelegrafien stod paa Klar. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 3³¹ hørtes K.s Taagesignal 1— $1\frac{1}{2}$ Str. om Bb.; Maskinen blev straks stoppet, og faa Sekunder efter blev der givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Kl. 3³⁴ saas en Toplanterne 1— $1\frac{1}{2}$ Str. om Bb.; der blev slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, og Roret blev lagt Stb. Umiddelbart efter kom K.s grønne Sidelanterne i Sigte. Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ved en under $20/3$ 34 af Rønne Søret afsagt Dom er K.s Fører idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr. for Overtrædelse af Bestemmelserne i Søvejsreglernes Art. 16, 2. Stk.

133. S/S **Kong Haakon** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $23/2$ 33 i Nordsøen.
 Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $23/2$ 33.
 Se Nr. 59.

134. S/S **Kopernik** af Napoli, 778 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Saint Brieu med Kul.

Grundstødt d. $25/6$ 33 ved Bornholms S.-Kyst.
 Strandingsindberetning dat. $26/6$ 33.
 Kl. 7 grundstødte K., der paa Grund af Vand i Lasten søgte Ankerplads under Kysten, ca. 3 Sm. V. for Dueodde. D. $26/6$ Kl. 7 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

135. S/S **Kotka** af Helsingfors, 1421 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $29/9$ 33 ved Skagen.
 Strandingsindberetning dat. $4/10$ 33.
 Kl. 10³⁰ grundstødte K. i diset Vejr mellem Gl. Skagen og Højen Fyr. Kl. 11³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

136. Ff. **Kristian** af Læsø, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $9/11$ 33 i Kattegat
 Søforklaring i Byrum d. $15/11$ 33.

Kl. ca. 18, da K. var i Nærheden af Aalebjergdyb, faldt Fisker Thorvald Andreas Petersen af Læsø over Bord. Det lykkedes ikke at bjerge den overbordfaldne, og al Eftersøgning viste sig at være forgæves. D. $\frac{23}{3}$ 34 fandtes den forulykkedes Lig inddrevet ved Aalebjergdybet SØ. for Bangsbo.

Anm. 1. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

Anm. 2. Søretten har udtalt, at det er en hændelig Ulykke, og da det af den afgivne Rapport fremgaar, at der er gjort alt for at bjerge Andreas Petersen, samt at der iværksattes Eftersøgning af hans Lig, hvilket jo mislykkedes, er der intet at bebrejde Føreren eller hans Mandskab, ligesom de har gjort deres Pligt i enhver Henseende som Sømænd.

137. Ff. **Laurette** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{4}{4}$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{4}$ og $\frac{16}{5}$ 33.

Kl. ca. 13, medens L. var i Færd med at løbe Linerne ud paa en Fiskeplads ca. 15 Sm. N. for Terchelling F.S., fik Fisker Peter Elbo Hansen af Vester Nebel, der stod bag Styrehuset og passede Linerne, en Løkke om det ene Ben, hvorved den paagældende blev halet ind mod Rælingen. Farten blev taget af Motoren og Roret lagt haardt Bb., men inden Tovet blev kappet, var den paagældende halet over Bord. Da L. laa paa modsat Kurs, blev Tovene hevet ind, og i Løbet af ca. 3 Minutter var den forulykkede, der var bevidstløs, halet indenbords. Det forsøgte forgæves i ca. $2\frac{1}{2}$ Time at kalde den forulykkede tilbage til Livet ved Hjælp af kunstigt Aandedræt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

138. S/S **Lise** af København, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{2}$ 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{23}{2}$ 33.

Kl. ca. 15³⁰, medens L. laa paa Inderreden, fik 1. Styrmand Jakken i et Dampspil, hvorved han arbejdede. Styrmanden blev slynget rundt med Spillet, hvorved han slog Hovedet mod Dækket og fik brækket det ene Ben. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommande kørt paa Hospitalet.

139. S/S **London** af København, 1260 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{9}{7}$ 33 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{7}{7}$ 33.

Kl. 14⁴⁵, medens L. laa fortøjet ved Kajen, skulde Letmatros Poul Johannes Poulsen af Sumbø paa Færøerne, ned paa en Stilling under Agterenden. Umiddelbart efter hørtes et Plask i Vandet, og det viste sig, at Letmatrosen var faldet over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, men den overbordfaldne kom ikke til Syne. Efter ca. 20 Minutters Eftersøgning blev den overbordfaldne fundet, og Oplivningsforsøg blev foretaget. I en tilkaldt Ambulance blev den forulykkede kørt til Hospitalet, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

140. M/F **Lundeborg** af Lohals, 59 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Rejse fra Lundeborg til Lohals.

Brand om Bord d. $\frac{15}{4}$ 33 i Store-Bælt.

Søforklaring i Rudkøbing d. $\frac{16}{4}$ 33.

Kl. 8³⁰ afgik L. fra Lundeborg. Da Færgen var omtrent Halvvejen til Lohals, opdagedes Ild i Lydpotten, og Motorens Fart blev reduceret til Halv Kraft. Et Par Minutter senere opdages Ild i Dækket i Maskinmesterens Rum, hvor Udstødsrøret laa langs Dækket. Paa Grund af Ild og Røg var det umuligt at komme til Ildslukningsapparaterne. L. blev sejlet ind i Lohals Havn, hvor Brandvæsenet blev tilkaldt. Ved Hjælp af Sprøjten blev Skibet fyldt med Vand, hvorved Ilden blev slukket.

Anm. Der kan intet oplyses om Aarsagen til Ildens Opkomst.

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

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

Kollideret d. $\frac{9}{3}$ 33 i Sundet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{14}{3}$ 33.

Kl. 20¹⁸ passeredes Stubben. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 20⁴⁷ passeredes Taarbæk Lysbøje tæt om. Kl. 21⁴⁸ passeredes Hven. Kl. 21⁵⁴ hørtes en Dampers Taagesignal forude lidt om Stb. Maskinen blev stoppet. Lidt efter hørtes det andet Skibs Taagesignal atter tilsyneladende lidt mere om Stb. Kl. ca. 21⁵⁵ hørtes Damperens Taagesignal ret forude og samtidig saas en rød Lanterne lidt om Stb. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, og Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede M.G.M.s Bb.s Bov imod det andet Skibs Bb.s Side, hvorved M.G.M. fik nogen ovenbords Skade. M.G.M. blev liggende paa Stedet til Kl. 22²⁵, medens det andet Skib forsvandt uden at opgive Navn og Hjemsted.

b) 1 Mand kommet til Skade d. $\frac{15}{6}$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{24}{6}$ 33.

Kl. 15³⁰, medens der blev indladet Sukker ved Kvæsthusbroen, traadte en Havnearbejder, der bar en Sæk Sukker paa Skuldrene, gennem en Planke i et i Agterlasten oprigget midlertidigt Mellemdæk. Den paagældende, der blev en Del forslaaet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

142. M/Gl. **Maagen af Aalborg**, 38 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Ballen med Salt.

Grundstødt d. $\frac{9}{3}$ 33 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $12/3$ 33. Søforklaring og Søforhør i Tranebjerg d. $13/3$ 33.

Kl. ca. 8 lettede M. fra en Ankerplads ved Vejrø Sund. Der styredes SV.t.S. klar at Staalhøj. Kl. ca. 8^{30} blev det tæt Taage. Der loddedes 5 m Vand. Da der kom Land i Sigte forude om Stb., drejedes Bb. over og styredes SØ. $1/2$ Ø., men umiddelbart efter — Kl. ca. 10^{30} — tog Skibet Grunden ved Staalhøj og blev staaende. Om Aftenen kom Skibet flot ved egen Hjælp efter at 20 Sække Salt var kastet over Bord.

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

143. Sk. **Magdalena** af Hamburg, 44 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Wismar til Skive med Rug.

Grundstødt d. $1/12$ 33 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/12$ 33.

Kl. 2 grundstødte M. under Snedis ved Albu Triller. Kl. 7 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgnings-

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

144. S/S **Maine** af København, 2158 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til København.

2 Mand skyllet over Bord og druknet d. $26/10$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $31/10$ 33.

Kl. 2^{55} , da M. under en haard N.-lig Kuling var ca. 60 Sm. SØ. af Fair Isle, opdages det, at Presenningen paa Tværskibsbunkerlugen paa Fordækket foran for Broen havde løsnet sig. Den vagthavende Styrmand løste af ved Roret og sendte 3 Mand ned for at skalle Lugen. Der styredes SØ.t.Ø. og Roret blev lagt Stb. for at faa Vinden mere agter ind. En svar Braadsø saas nu komme foran for Tværs, og Maskinen blev stoppet samtidig med at Styrmanden varskoede Folkene om at passe paa Søen, der umiddelbart efter brød over Skibet. Maskinen blev derefter beordret Langsomt Frem, og Føreren, der var varskoet, kom paa Broen, hvorefter Styrmanden gik ned for at se efter Folkene. Da det viste sig, at Matros Hans Vilhelm August Coops af Nykøbing F. og Letmatros Osvald Erhard Valdemar Bendtsen af Hørsholm var forsvundet, blev alle Mand kaldt paa Dækket og Skibet lagt paa modsat Kurs, samtidig med, at der blev lyst med elektriske Fakler. Efter $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning blev det, efter afholdt Skibsraad, besluttet at fortsætte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

145. S/S **Maj** af Göteborg, 2200 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Göteborg med Koks.

Grundstødt d. $5/3$ 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Sdr. Ørhage d. $5/3$ og $6/3$ 33. Strandingsindberetning dat. $6/3$ 33.

Kl. 14^{10} grundstødte M. under tæt Taage ved Klitmøller. D. $6/3$ Kl. 14 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

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

a) Paa Rejse fra Vejle til Gdynia med gammelt Jern.

Grundstødt d. $3/3$ 33 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $13/3$ 33.

Kl. 21^{15} passeredes Knastegrundens Lysbøje, hvorefter der styredes med sikker Kending til Lensskov. Herfra styredes Ø.t.N. $1/2$ N. Det var stærk Regndis. Da den første Prik ved Iholmsgrund ikke kom i Sigte, og Føreren blev klar over, at M. var for S.-lig, blev Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter — Kl. 22^{45} — tog Skibet Grunden ved Iholm og blev staaende. D. $10/3$ Kl. ca. 9 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 usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet.

b) Paa Rejse fra Kiel til Gävle med Jern.

Grundstødt d. $9/9$ 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $12/9$ 33.

Kl. 13^{00} tog M. Grunden i klart Vejr ved Boskapsklubbens Pyramideprik i Farvandet fra Arkö forbi Lamskär til Kettilö. D. $10/9$ kom Skibet atter flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, al Pyramideprikken blev holdt paa den forkerte Side.

147. S/S **Malmø** af København, 609 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Malmø med Passagerer.

Kollideret d. $17/9$ 33 i Sundet.

Svensk Indberetning dat. $18/9$ 33. Søforklaring i Malmø d. $25/9$ 33. Indberetning fra Konsulatet i Malmø dat. $26/9$ 33. Søforhør i København d. $10/10$ 33.

Kl. ca. 23^{10} passeredes »Malmø redd« F.S. om Bb. i en Skibslængdes Afstand, og Kursen ændredes mod Lysbøjen »Röder prick«. Da Petrikirkens Taarn var overet med det grønne Indsejlingsfyrtårn til Yderhavnen, blev Roret lagt lidt Stb., og M. passerede 50—55 m V. om »Röder prick«. M. holdtes nu i Fyrlinien. Umiddelbart efter at M. var kommet i Fyrlinien saas Skroget af en Damper — S/S »Alix« af Oslo — ca. $1/2$ Str. om Stb. og i ca. $1/2$ Skibslængdes Afstand, og umiddelbart efter kom A.s Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte. Roret blev lagt haardt Stb. hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten, og da en

Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede M.s Stævn imod Bb.s Side af A.s Bakke. Efter Kollisionen saas Ledefyrene aabne paa en saadan Maade, at M. befandt sig S. for Fyrinien. Ved Kollisionen fik M. Stævnen knust og Passagererne blev kastet om mellem hverandre, saaledes at ca. 50 Passagerer blev mere eller mindre kvæstet. M. bakkede klar af A., og da begge Skibe kunde klare sig selv, fortsattes Rejsen til Malmø, hvor de tilskadedekomne Passagerer blev bragt paa Hospitalet.

Af den af A.s Lods afgivne Indberetning i Sagen fremgaar, at da A. havde passeret de ydre Havnemoler, saas ca. 2 Str. om Bb. M.s Toplanterne og grønne Sidelanterne lidt indenfor »Malmø redd« F.S. A. blev holdt i Farvandets Stb.s Side. Da A. var mellem de to yderste Lysbøjer saas M. dreje Stb. over saaledes at begge Sidelanterne kom i Sigte ca. 1 Str. om Bb. i 4—5 Skibslængders Afstand. Det undersøgte nu, at A.s Toplanterne og røde Sidelanterne brændte klart. Fra A. blev der givet 1 kort Tone med Dampfløjten, og Skibet holdtes lidt mere Stb. over, men da M.s røde Sidelanterne i det samme forsvandt, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved A. fik et stort Hul i Forskibet. Efter Kollisionen gik A. ud paa Reden, hvor Skaden blev undersøgt, og da Vandet ikke syntes at trænge stærkere ind i Skibet end at dette kunde sejles i Havn, blev det besluttet atter at gaa ind til Malmø. Da A. befandt sig i Renden begyndte Skibet pludselig at synke, hvorfor det blev sat paa Grund paa den V.-lige Side af Renden.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes et Sammentræf af uheldige Omstændigheder, særlig at forskellige Lys i Land gjorde det vanskeligt at faa Øje paa A.s Lanterner.

148. M/Evt. **Margarita** af Hamburg, 81 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Karlshamn til Næstved med Soya-skraa.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 33 ved Møens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{3}$ 33.

Kl. 3^{10} grundstødte M. under Taage ved Ulvshale. D. $\frac{9}{3}$ Kl. 18 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

149. M/Gl. **Margit** af Marstal, 68 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Rønne med Rug.

Brændt og forlist d. $\frac{1}{6}$ 33 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Gudhjem d. $\frac{1}{6}$ 33. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $\frac{11}{7}$ 33.

D. $\frac{31}{5}$ Kl. ca. 22, da M. var ca. 40 Sm. Ø. for Bornholm, gik Føreren ned i Motorrummet for at starte Motoren. Efter at have hældt Sprit i Koppen paa Blæselampen og antændt Spritten, stillede han Lampen paa Dørken. Kort efter væltede Lampen paa Grund af Skibets Bevægelser i Søen, og umiddelbart efter brændte det overalt i Bunden af Skibet. Ildslukningsapparatet i Motorrummet virkede ikke, og efter i ca. $\frac{1}{2}$ Time forgæves at have søgt at bekæmpe Ilden med Vand, gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen. Et Par Timer senere blev Besætningen optaget af en tysk Fiskekutter. D. $\frac{1}{6}$ Kl. ca. 3^{30} sank M., hvorefter Kutteren sejlede til Gudhjem med Besætningen.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

150. Ff. **Margrethe** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $\frac{23}{8}$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{1}{9}$ 33.

Kl. ca. 21 opankredes M. ca. 61 Sm. V. af Vyl F.S. Kl. ca. 23 gik en Fisker, der sammen med den øvrige Besætning havde opholdt sig i Lukafet, op paa Dækket for at se efter nogle Trawlere, der fiskede rundt om M. En Trawler — H. 974 — saas da komme ned mod M., og da der var Fare for, at Trawleren skulde fiske Ankergrejerne, søgtes det ved Raab at henlede Trawlerens Opmærksomhed paa M. Umiddelbart efter gik Trawleren ca. 10 Fv. foran om M., hvis Ankergrejer blev fisket. Da det forsøgte at hive Ankeret hjem, sprang Ankerwiren.

Anm. Søforklaring fra H. 974 foreligger ikke.

151. M/Gl. **Marie** af Rudkøbing, 48 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Thurø til Faxe. Tom.

Grundstødt d. $\frac{6}{7}$ 33 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{13}{7}$ 33.

Kl. 2 passeredes Elsehoved i $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. NNØ. $\frac{3}{4}$ Ø. Vejret var diset. Kl. 3 saas en Kost i Ø., og Skibet styredes mod denne. Kort efter grundstødte M. ved Kobberdybet. Det lykkedes at bringe M. flot Kl. 9^{30} , og da Skibet var tæt, fortsattes Rejsen. Ved senere Undersøgelse viste det sig, at Stævnen og et Stykke af Straakølen var beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Kostene ved Kobberdybet i Forbindelse med Strømsætning og diset Vejr.

152. Ff. **Marie** af Sejro, 18 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Grenaa. Tom.

Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{21}{12}$ 33 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{28}{12}$ 33.

Kl. ca. 12 kom M. ind i Drivis, og kort efter opdagedes det, at Fartøjet var læk. Da Skibet ikke kunde holdes flydende, blev Skibet sat paa Land ca. 0,5 Sm. V. for Staun By, hvor det kort efter sank.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til det passerede. Efter det i Sagen oplyste maa Ministeriet antage, at M. er blevet skaaret læk af Isen.

153. S/S **Martin Carl** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Kollideret d. $16/10$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Frederikshavn d. $7/5$ 34.

Kl. 1^{20} passerede M.C., der havde Lods om Bord, Lyngstuen Fyr i Afst. 0,5 Sm. Der styredes V.t.S. $1/2$ S. En medgaaende Damper, som viste sig at være S/S »Wolsum« af Amsterdam, havdes Tværs om Stb. i ca. $1/2$ Skibslængdes Afstand. Da W. var ca. 4 Str. foran for Tværs, drejede dette Skib pludselig Bb. over. M.C.s Maskine blev straks stoppet og Roret lagt Bb. Kort efter blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede W. mod M.C.s Stb.s Side foran for Fokkemasten.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

154. M/B **Mary Ann** af Aalborg.

Kollideret d. $7/7$ 33 paa Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $15/7$ 33.

Se Nr. 14.

155. M/F **Masnedsund** af Masnedsund, 90 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Masnedsund til Gaabense.

Kollideret og grundstødt d. $4/1$ 33 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $6/1$ 33.

Kl. 16^{03} afgik M. fra Masnedsund. Det var tæt Taage og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 6^{05} passeredes Flyndergrund i ca. 10 m.s Afstand om Bb., og Kursen ændredes til misv. SØ.t.Ø. $1/2$ Ø. Kl. 16^{10} høstes en Dampers Taagesignal forude om Stb. Signalet blev besvaret fra M. Umiddelbart efter kom Dampers Toplanterne i Sigte 2—3 Str. om Stb., Roret blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Fløjten. Det andet Skib — S/S »Stubbekøbing« af Stubbekøbing — syntes at dreje Stb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen stoppet. Umiddelbart efter tørnede S. imod M. forude om Stb., hvorved M. blev skubbet Bb. over og tog Grunden. Ved Kollisionen fik M. et Hul over Vandlinien. Kl. 17^{00} kom Skibet atter flot.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. Kl. 15^{15} afgik fra Stubbekøbing. Det var tæt Taage, forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, og Skibet gik med reduceret Fart. Kl. 16^{06} passeredes Taarnprikken og Kursen ændredes til NV.t.V. Umiddelbart efter høstes M.s Taagesignal forude, og Farten blev yderligere reduceret til Langsomt. Kort efter kom M.s røde Sidelanterne i Sigte forude om Bb., og Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Da M. syntes at dreje Bb. over, blev Maskinen stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede M. imod S.s Bb.s Side, hvorved Pladerne og Stævnen under Fenderlisten blev trykket ind ca. 1 Fod over Vandlinien.

Anm. Ved en af Retten for Nykøbing F. Købstad m. v. under $20/9$ 33 afsagt Dom blev M.s Fører idømt en Bøde paa 150 Kr. for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16, 1. og 2. Stk., medens S.s Fører blev frifundet for den mod ham rejste Tiltale for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16, 2. Stk.

Under $25/11$ 33 har Østre Landsret stadfæstet ovennævnte Dom.

156. Ff. **Max** af Bagenkop, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bagenkop til Kerteminde med ca. 3000 kg Fisk.

Grundstødt d. $9/4$ 33 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat $9/4$ 33. Søforklaring i Rudkøbing d. $17/7$ 33.

Kl. 1^{30} grundstødte M. i diset Vejr paa Sprogø Ø. Rev. Fartøjet blev samme Dag bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med Forveksling af Sprogø Fyr og Halskov Rev Fsk.

157. M/S **Meonia** af København, 5214 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aarhus med Stykgods og Copra.

Tørnet Havnemolerne og paasejlet 2 Skibe d. $28/10$ 33 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $28/10$ 33.

Kl. ca. 6^{30} , da M., der havde Lods om Bord og med Assistance af 2 Slæbebaade var ved at manøvrere ind i Havnen, blev Skibet under en stink SØ.-lig Byge ført over mod Vestre Mnloarms Molehoved, Kornpierens Molehoved og Stb. Bov paa S/S »Dunsby« af Whitby. Da M. var kommet ind i Sydhavnsbassin, knækkede en Trosse, som var sat i Land, hvorved M. drev ned paa M/S »Fernlane« af Oslo. M. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

158. M/Sk. **Mercurius** af Troease, 42 Reg. T. Br. Bygget 1981 af Eg. Paa Rejse fra Herrenwyk (Lübeck) til København med Raajern.

Kollideret d. $23/9$ 33 i Østersøen.

Søforhør i København d. $28/9$ 33.

Kl. ca. 21, da M. befandt sig ca. 5 Sm. S.t.V. af Møens Fyr, saas en hvid og en grøn Lanterne forude $1/2$ Str. om Stb. M.s Kurs blev bibeholdt. Da Lanterne var 2—3 Str. ude om Stb., forsvandt pludselig den grønne Lanterne, medens kun den røde Sidelantenne kom i Sigte. Roret blev straks lagt Bb.; men umiddelbart efter tørnede det andet Skib med Stævnen mod M.s Forgrejter og Stævn, hvorved Sprydet brækkede og Stævnen blev knust.

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

159. Ff. **Mine** af Grenaa, 10 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Grenaa.

Grundstødt d. $28/11$ 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{2}$ 33. Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $\frac{22}{12}$ 33.

Kl. ca. 22, medens M. krydsede ved Gjerrild, kom Storskødet under en Vending i Bekneb mellem Rorkæden og Skivgattet. Inden Skødet blev klaret tog Skibet Grunden ved Gjerrild Strand. D. $\frac{4}{12}$ kom M., der var blevet læk, flot ved fremmed Hjælp og blev indslæbt til Grenaa.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

160. S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Livorno til Genua.

Kollideret d. $\frac{29}{1}$ 33 i Genuas Havn.

Søforklaring i Marseille d. $\frac{1}{2}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{23}{6}$ 33.

Kl. ca. 8, medens M., der assisteredes af Lods og Slæbebaad, manøvreredes til anvist Plads, tørnede Skibet med Stb.s Side mod en Kullægter, der laa fortøjet udenpaa en Damper. Ved Kollisionen blev Lægteren læk og sank. Der blæste paa det paagældende Tidspunkt en N.-lig Storm med orkanagtige Byger.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var Vejrforholdene.

161. S/S **Møen** af Stege, 357 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Nakskov.

Kollideret d. $\frac{3}{5}$ 33 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{9}{5}$ 33.

Kl. 2⁰⁵ passeredes Gjedser Rev F.S. tæt om Bb. Vejret, der afvekslende havde været taaget og halvklart, blev nu tæt taaget. Da Fyrskibet var passeret, blev Roret lagt haardt Stb. Medens Skibet var under Drejning, kom en grøn Lanterne i Sigte forude. Drejningen til Stb. fortsattes indtil man formodede at ligge parallel med det andet Skib, hvorefter Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom det andet Skibs Spryd ind over M.s Forskib, hvorved M.s Fortop brækkede og Gelænderet paa Bakken blev bøjet. Skibene gled langs Siden af hinanden, og Sejlerens Kranbjælke knuste Bb.s Side af Bovdækket. M.s Maskine blev nu slaaet Frem, hvorefter Skibene gled klar af hinanden. Da det viste sig, at M. kunde klare sig uden Hjælp, blev det andet Skib, der var forsvundet i Taagen, forgæves eftersøgt.

Anm. Der foreligger ingen Oplysning om Sejlerens Navn og Hjemsted.

162. S/S **Najaden** af Esbjerg, 1963 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Wiborg til London via Kotha med Cellulose.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 33 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{25}{1}$ 34.

Kl. 15³⁰ afgik N. med Lods om Bord fra Wiborg, og der styredes efter Lodsens Anvisning gennem Isrenden mod Trangsund. Ved Baakefyret ved Ravensari kom Skibet ud i frit Vand, og der styredes med langsom Fart ind i den røde Fyrlinie. N. mistede nu pludselig Styret og drejede Stb. over ud af Fyrlinien. Roret blev lagt Bb. og Maskinen slaaet Fuld Kraft Frem. N. drejede nu haardt Bb. over og kom igen ud af Fyrlinien. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men kort efter tog Skibet Grunden med Bb.s Side udfor Nr. 1 Luge. Skibet drejede derved Stb. over og tog Grunden i Farvandets modsatte Side. Det viste sig straks, at Forskibet var blevet læk, hvorfor der tilkaldtes Assistance. D. $\frac{10}{12}$ Kl. ca. 5⁰⁰ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var opløst.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af haard indgaaende Strøm.

163. M/Sk. **Nelbrit** af Raa, 37 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Raa med Soyaskraa.

Grundstødt d. $\frac{22}{12}$ 33 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{12}$ 33.

N. grundstødte i taaget Vejr ca. 1000 m Ø. for Hornbæk Havn. Skibet kom flot samme Dag ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

164. S/S **Nelly** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Raumo til Beckton.

Kollideret d. $\frac{19}{1}$ 33 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{2}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{9}{8}$ 33.

Kl. 15²³, medens N., under Assistance af Lods, var ved at svinge for Stb.s Anker paa Gallions Reach, passerede Bugserdamper »Purfleet« med 6 Lægtere paa Slæb agten om N. Under Passagen førnede Lægter »Titus« imod N.s Ror og Skrue, der blev beskadiget.

b) Paa Rejse fra Kalundborg til Haukipudas i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{6}$ 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{6}$ 33.

Kl. 2³⁰ drev N., der i Taage laa med stoppet Maskine, paa Grund S. for Holmögådd. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

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

165. S/S **Nevada** af København, 8766 Reg. T. Br. Hygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Buenos Aires med Kul.

Kollideret d. $\frac{9}{4}$ 33 i Kanalen.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{10}{5}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{27}{6}$ 33.

D. $\frac{8}{4}$ Kl. 21⁵⁹ passeredes Dungeness i 2,9 Sm.s Afstand. Kl. 23⁰⁰ blev det Taage, Skibets Fart blev reduceret til Halv Fart og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 24⁰⁰ hørtes en Dampers Taage-

signal, og da Signalet kort efter hørtes forude, blev Maskinen stoppet. Kort efter hørtes fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Milos« af Helsingborg, 1 lang Tone og derefter 2 lange Toner. N.s Maskine blev nu kastet Fuld Kraft Bak. Da der var bakket i ca. 2 Minutter kom M.s Topplanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb., og der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten. Da N. laa stille i Vandet, blev Maskinen stoppet, og der blev givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Fra M. blev Signalet besvaret med 1 kort Tone med Dampfløjten, men kort efter — d. $\frac{9}{4}$ KL 0⁰⁸ — tørnede M. med Bb.s Bov imod N.s Bb.s Side udfor Fokkevantet. N.s Maskine beordredes Langsomt Frem, og Roret blev lagt haardt Bb., hvorved M. gled langs N.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik N. flere Buler i Siden, et Spant brækket og flere Spanter bøjet.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

166. S/S **Niord** af Aarhus, 508 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

Grundstødt d. $\frac{5}{9}$ 33 ved Islands N.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{19}{10}$ 33.

Kl. 20 havdes Svinælækjartange i misv. SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Afstand 10 Sm. Der styredes retv. N.68°V. Det blæste en SØ.-lig Kuling, og Vejret var diset. Kl. 21⁴⁰ saas Braad forude; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Skibet Grunden ud for Asmundsstadier. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp, men da det var meget læk, blev det sat paa Grund ved Raufarhævn. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

167. 3^m M/Sk. **Noah** af Svendborg, 196 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Nantes til Swansea. Tom.

Kollideret d. $\frac{3}{8}$ 33 ved Englands S.-Kyst.

Søforklaring i Swansea d. $\frac{8}{8}$ 33. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{8}{8}$ 33.

Kl. 0 pejledes Wolf Roch i V. $\frac{1}{2}$ S., Afstand 5 Sm. Kl. 0³⁰ blev det tæt Taage, Motorens Omdrejningsantal blev reduceret og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 1 kom et andet Skib. fra hvilket der intet Taagesignal var hørt, i Sigte ret forude og umiddelbart efter kolliderede Skibene. Da det andet Skib. der viste sig at være Ff. »Opale« af Camaret, havde taget en Del Skade, blev det bugseret ind til Newlyn Roads.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

168. M/Kt. **Nolsoy** af Thorshavn, 74 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $\frac{25}{3}$ 33 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{28}{3}$ 33. Søforhør i Thorshavn d. $\frac{20}{4}$ 33.

Kl. ca. 12, medens N. under en SØ.-lig Storm laa Bidevind for Bb.s Halse V. for Vestmanøerne, blev Roret lagt Stb. for at falde af for et Skib — M/Sk. »Phi-Phi« af Klaksvig — der laa for Stb.s Halse. Mesanen blev firet ud og Klyveren, der stod til Luvart, blev halet i Læ, samtidig med, at Fokken blev sat. Da N. var faldet ca. 4 Str. og stævnedes lige mod P.P., tog Skibet en Braadsø over Bb.s Laaring, hvorved det luvede lidt op. Umiddelbart efter tørnede N. imod P.P.s Bb.s Side agten for Stovantet.

Af den af P.P.s Besætning aflagte Søforklaring fremgaar, at dette Skib laa Bidevind for Stb.s Halse med Motoren gaaende Langsomt Frem. Kl. ca. 12 kom N. i Sigte ca. 4 Str. om Bb. Føreren gik nu under Dæk og overlod Vagten til Bedstemanden. Da det syntes, at N. ikke vilde gaa af Vejen, blev Fareren kaldt paa Dækket. P.P.s Skrue blev koblet fra. N. saas nu at falde af indtil Skibet stævnedes ret imod P.P. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der givet Ordre til at stagvende, og Motoren blev sat paa Fuld Kraft Frem samtidig med, at Stagejlsstøderne blev firet af og Storskødet halet ind midtskibs. Da P.P. var ret i Vinden, tørnede N. imod Stb.s Side, og P.P.s Besætning — 28 Mand — sprang om Bord i N. Skibene kom nu klar af hinanden, og kort efter sank P.P.

Anm. N.s Bedstemand, mod hvem der i Henhold til Sømandslovens § 84 var rejst Tiltale, for ved Forsømmelse i Tjenesten at have foranlediget Kollisionen, har erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 150 Kr.

169. M/Ff. **Noomi** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Træ. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Brand om Bord d. $\frac{30}{4}$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{5}$ 33.

Kl. ca. 7, medens N. laa opankret 4 Sm. VNV. af Graadyb F.S. med Motoren gaaende for langsom Fart, tog Motoren Rous. Der blev straks taget Petroleum fra Motoren, hvorefter den atter gik normalt. Ca. 10 Minutter senere begyndte det at ryge op fra Motorrummet, og det viste sig, at der var Ild i Rummets Bb.s Side. Skylighet blev dækket med et Sejl, for om muligt at kvæle Ilden. Kort efter skete en Eksplosion, hvorefter Ilden blussede kraftigt op igen. Efter forgæves at have søgt at slukke Ilden ved Hjælp af Vand, blev der sat Nødsignal, og kort efter blev Besætningen bjærgtet af en anden Kutter. N. blev slæbt ind til Esbjerg, hvor det lykkedes at faa Ilden helt slukket. Ved Branden blev Kutterens Agterparti raseret af Ilden.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at en Petroleumsledning under Motorens Rous er blevet læk, hvorefter den udflydende Petroleum er blevet antændt.

170. 3^m Sk. **Norden** af Marstal, 239 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Lagnaa de Terminos til le Havre med Træ.

Sprunget læk i August 1933 og kollideret d. $\frac{10}{9}$ 33 i Atlanterhavet; komlemneret.

Søforklaring i New York d. $\frac{20}{9}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{19}{10}$ 33. Forlisansmeldelse dat, Marstal d. $\frac{17}{3}$ 34.

D. $\frac{17}{8}$, da N. under en frisk ØNØ.-lig Kuling var paa ca. $23^{\circ}44'$ N. Brd., $83^{\circ}09'$ V. Lgd., opdagedes det, at Skibet trak en Del Vand. De følgende Dage var Vinden flov, og d. $\frac{20}{8}$, da N. var paa ca. $23^{\circ}59'$ N. Brd. $82^{\circ}33'$ V. Lgd., opdagedes en svær Lækage ved Agterstævnen. Det forsøgte forgæves at tætte Lækagen udefra ved Hjælp af Værk. D. $\frac{2}{9}$, da N. var paa ca. $35^{\circ}37'$ N. Brd. $67^{\circ}44'$ V. Lgd. opdagedes en Lækage forude. Der blev savet et Stykke ud af Garneringen, men det viste sig umuligt at tætte Lækagen. D. $\frac{3}{9}$ trak Skibet 25—30 cm Vand i Timen, hvorfor det blev besluttet at søge Nødhavn, og Kursen ændredes mod New York. D. $\frac{10}{9}$ Kl. 6^{30} fik N. Lods om Bord ved Sandy Hook. Kl. ca. 8^{30} , da N. laa bidevind for Stb.s Halse ved Lysbøjen før Scotland F.S., kom en Slæbebaad bugserende 3 Lægtene i Sigte om Bb. Skibene nærmede sig hinanden, og da Slæbebaaden — S/S »Kenesha« — bibeholdt sin Kurs og der syntes Fare for en Kollision, blev N.s Ror lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede N.s Stævn imod den sidste Lægters Stb.s Side. Ved Kollisionen fik N. Stævnen knust, Forskibet forvredet og alle Forgrejterne sprængt. Skibet blev slæbt ind til New York, hvor det blev kondemneret.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagerne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

Anm. 2. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

171. Ff. **Nordlyset** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $\frac{18}{9}$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{11}$ 34.

Kl. ca. 15^{30} , medens N., der havde Vod ude, laa til Ankers 67 Sm. NØ.t.Ø. af Spurn F.S., kom en hollandsk Sildebaad — No S.C.H. 247 — der havde Garn ude, drivende ned mod N. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Motoren sat Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb. samtidig med at man lod Ankergerjerne gaa.

Anm. Søforklaring fra S.C.H. 247 foreligger ikke.

172. Ff. **Nordstjernen** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{21}{10}$ 33 i Esbjerg.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{10}$ 33.

Se Nr. 92.

173. 3^m M/Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 241 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Frederikstad til Rhyl med Træ.

Grundstødt d. $\frac{10}{2}$ 33 ved Rhyl.

Indberetning til Board of Trade dat $\frac{14}{2}$ 33.

Kl. 10^{45} , medens N. assisteret af Lods var ved at gaa ind i Rhyl Havn, tog Skibet Grunden. D. $\frac{12}{2}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

174. M/S **Norme** af Bergen.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{4}$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{19}{4}$ 33.

Kl. ca. 11, medens N. laa ved Østmolen i Frihavnen, skulde Havnearbejderne afdække Nr. 3 Lugen, der var tildækket skønt det agterste Hjørnedæksel om Stb. var taget af. En Arbejder, der gik over Lugen, traadte der, hvor Dækslet manglede, hvorved han snublede og faldt ned paa Kanten at Lugekamen og derfra ned paa Dækket. Den paagældende, der havde beskadiget det ene Ben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

175. S/S **Northumbria** af Göteborg, 1424 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse til Goteborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 33 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{4}$ 33.

Kl. ca. 6 grundstødte N. under tæt Taage ved Tornby. Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

176. M/GI. **Ocean** af Hamburgsund, ca. 75 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til København med Porcelænsjord.

Grundstødt d. $\frac{1}{12}$ 33 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{12}$ 33.

Kl. 21 grundstødte O. i diset Vejr 4 Sm. ØNØ. for Hyllekrog Fyr. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

177. 8/8 **Odin** af København, 682 Beg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Goteborg til København med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{3}{6}$ 33 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{8}{5}$ 33. Svensk Indberetning dat $\frac{9}{5}$ 33.

Kl. 18^{41} passeredes Gefveskær. Da G. var i Nærheden af Hulksbake, blev det tæt Taage, hvorfor Farten blev reduceret til Langsomt og forskriftsmæssigt Taagesignal afirivet. Straks efter hørtes en Dampers Taagesignal forude. Maskinen blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, idet der samtidig blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra den anden Damper — S/S »Feronic« af Bremen — hørtes 3 korte Toner, og

umiddelbart efter kom den i Sigte forude i en Afstand af 3—4 Skibslængder, styrende lige mod O. Fra O. blev der atter givet 3 korte Toner med Dampfløjten, hvilket fra F. besvaredes med samme Signal. Umid- delbart efter — Kl. 18⁴⁹ — tørnede F. med Stb.s Bov imod O.s Stb.s Bov, hvorved O. fik Skade paa det opstaaende paa Bakken.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

178. S/S **Olaf** af København, 1920 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Preston.

Grundstødt d. ¹⁵/₄ 33 ved Preston.

Søforhør i København d. ¹⁸/₇ 33.

Da O., der havde Lods om Bord, var ved at manøvrere ind i Dokgaten mistede Skibet paa Grund af stiv VSV.-lig Kuling Styret og drejede Stb. over. Uagtet Bb.s Anker kastedes tog Skibet Kl. 2³⁵ Grunden udfor den S.-lige Mole. Efter at det forgæves var forsøgt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev det Kl. 13⁴⁵ ved Højvande trukket af Grunden af 2 Bugserbaade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

179. 2^m Kv. **Oline** af Svendborg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Rejse fra Oslo til Svendborg. Tom.

Grundstødt d. ²¹/₁₂ 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁ 34.

Kl. 24 grundstødte O. i diset Vejr ca. 1 Sm. N. for Fornæs Fyr. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen kendes ikke.

180. M/S **Olympia** af København, 6049 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²¹/₉ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁵/₉ 33.

Kl. ca. 10⁴⁵, medens O., der laa i Dok hos Burmeister & Wain, var ved at indtage Proviant, gik Sammenbinding op af en Sæk i et Slæng Kartoffler, der var under Ophivning. Kartofflerne faldt ud, hvorved de andre Sække i Slænget gled ud af Stroppen og faldt fra en Højde af ca. 10 m ned i Dokken over en Værftsarbejder. Den paagældende, der brækkede et Ribben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

181. M/GI. **Omega** af Alnor, 76 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Egersund til København med 129 Tons Mursten.

Sprunget læk og forlist d. ¹⁶/₆ 33 i Østersøen.

Søforklaring i Rødby d. ¹⁷/₆ 33. Forlisansmeldelse dat. Graasten d. ³/₇ 33. Søforhør i Graasten d. ¹⁶/₈ 33.

Kl. 6⁰⁰ passeredes Fehmarnbelt F.S. Vinden var NØ.-lig. og der styredes for Sejl og Motor SØ.¹/₂Ø. Kl. ca. 13 pejledes ca. 24 cm Vand i Skibet. Der blev straks pumpet læns, hvorefter der maatte pumpes uafbrudt. Kl. ca. 14, da O. var ca. 3 Sm. VSV. for Gedser Rev F.S., ændredes Kursen mod Fehmarnsund, saaledes at Vind og Strøm kom agter ind. Kort efter gik Kølevandspumpen til Motoren i Stykker, og Motoren maatte stoppes. Vinden løjede elterhaanden af. og da Sti-ommen satte Skibet NV. over. ændredes Kursen mod Rødby Havn. Skønt Haandpumpen stadig holdtes gaaende, steg Vandet, og d. ¹⁶/₆ Kl. 0³⁰ gik Besætningen — 3 Mand — i Jollen. Kl. 1 sank O. paa ca. 21 m Vand. Besætningen roede ind til Rødby Havn.

182. Svensk L/Kt. **Oron**. Paa Rejse fra Göteborg til Frederikshavn.

Grundstødt d. ²³/₆ 33 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₆ 33.

Kl. 20⁵⁰ grundstødte O. i sigtbart Vejr under en frisk Ø.-lig Kuling ved Nordre Rønner. Besætningen — 11 Mand — blev bjærgt af Redningsbaad fra Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Forveksling af Nordre Rønner Fyr og Hirts-holmene.

183. L/Kt. **Otio** af Randers, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Randers til København.

Grundstødt d. ⁶/₉ 33 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. ⁶/₉ 33.

D. ⁵/₉ Kl. ca. 22 opankredes O. NV. for Hesselø ca. 150 m fra Land. I Lobet af Natten friskede Vinden paa Land, og d. ⁶/₉ Kl. ca. 1³⁰ lettedes for at linde en anden Ankerplads. Under Sejladsen tog O. Grunden paa Hesselø NV. Rev. Koreren gik i Land i Jollen for at hente Assistance. En Baad blev sendt ud til Hjælp, men inden denne kom til Steede, var Fartøjet kommet fri af Grunden. Roret var imidlertid beskadiget, og O. blev slæbt ind under Land, hvor det opankredes.

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

184. SS **P. Madsen** af København, 1804 Reg. T. Br. Bygget 1924 af staal. Paa Rejse fra Cabanas til Bordeaux med Sukker.

Grundstødt d. ³/₆ 33 ved Cabana.

Stiforklaring i Bordeaux d. ²⁸/₆ 33.

Kl. 10³⁰ afgik P.M. fra Cabanas med Lods om Bord. Kl. 11¹² stoppedes Maskinen for at afsætte Lodsen; i det samme tog Skibet Grunden ved Venada Pt. D. ⁴/₆ Kl. 2⁵⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen var opstaaet en mindre Lækage i Nr. 3 Tank.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Bøjen ved Venada Pt. ikke var paa Plads, men var drevet ind mod Grunden.

185. Ff. **P. Schou** I af Frederikshavn, 95 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Motoren havareret d. 7/10 33 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Frederikshavn d. 28/12 33.

Kl. 13³⁰, da P.S.I befandt sig i Medallandsbugten, stoppede Motoren, og det viste sig, at det agterste Krumtappleje var brændt sammen. Ff. »Grethe« af Frederikshavn tilkaldtes og slæbte P.S.I ind til Haimaey.

186. Sk. **Pallesen** af Pukavik.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 30/9 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 9/10 33.

Kl. ca. 11, medens P. lossede Planker i Redhavnen, faldt en Planke ud af en Længe og ramte Føreren i Hovedet, Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

187. Lystjagt **Passat** af Hamburg. Paa Lystsejlad i Østersøen.

Grundstødt d. 28/7 33 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/7 33.

Kl. 17 grundstødte P. under haard SV.-lig Kuling 2 Sm. V. for Hyllekrog Fyr. Fartøjet blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen antages at være, at der i P., der søgte Læ bag Hyllekrog, benyttedes et ældre Søkort, hvori er angivet et Sejløb for Baade mellem Hyllekrog og Drummerholm, hvilket Sejløb senere er tilsandet.

188. S/S **Patria** af Rostock.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 14/3 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 14/3 33.

Kl. ca. 7³⁰, medens P. laa i Frihavnen, hvor der lossedes Sukker i Sække, brækkede Svanehalen til Bommen ved Nr. 3 Lugen. Bommen faldt ned og ramte Spilmanden — Havnearbejder C. T. F. Renneberg af København — der blev stærkt kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommande kørt paa Hospitalet, hvor han kort efter afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes dels at Svanehalen var svækket ved en Gennemboring til en Bolt, dels at Lossewiren har faaet et Ryk, da Sjaklen i Lossehagen skulde passere Underkant af Lugekarmen.

189. M/Gl. **Pax** af Horsens, 37 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Sprunget læk og sat paa Grund d. 9/7 33 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. 12/7 33.

Kl. ca. 21 opdagedes Vand i Skibet, der da befandt sig i Storstrømmen. Da Vandet steg trods stadig Pumpning, og da det skønnedes umuligt at naa ind til Stubbekøbing, blev P. sat paa Land ved Fornæs Skov. Her fyldtes Skibet efterhaanden og faldt om paa Siden. D. 10/7 blev P. af en Bjærgningsdamper indbragt til Stubbekøbing.

Anm. Ved en senere foretagen Undersøgelse viste det sig, at et Naad foran for Motorrummet var uden Værk paa en Strækning af ca. 15 cm.

190. S/S **Peter Vith** af Flensborg, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Vejle med Kul.

Grundstødt d. 28/1 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. 1/2 33.

Kl. ca. 10³⁰ fik P.V. Lods ved Holtzerhage. Kl. 10⁴⁵, da Skibet var i den gravede Rende, mistede det pludselig Styret og drejede Bb. over. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Kuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Løbets Bb.s Side og blev staaende. D. 30/1 Kl. ca. 2 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 Skibet mistede Styringen, fordi der var for lidt Vand under Kølen.

191. M/Sk. **Phi-Phi** af Klaksvig, 185 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret og forlist d. 25/3 33 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. 28/3 33. Søforhør i Thorshavn d. 30/3 33. Forlisansmeldelse dat. Klaksvig d. 14/8 33.

Se Nr. 168.

192. S/S **Pluto** af Amsterdam.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 26/1 33 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 26/1 33.

Kl. ca. 18, medens P. laa ved Vestkajen i Frihavnen, vilde en Arbejder gaa ned i Nr. 1 Lastrum. 3 i Lugekarmen værende Trin til Lastlejderen var fjærnet, medens Boltene til Trinene sad paa Plads, dog uden at være skruet fast. Den paagældende tog under Nedstigningen fat i en af Boltene, der gled ud, hvorved Arbejderen styrtede baglæns ned i Lasten. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

193. Ff. **Poul Brejnholdt** af Esbjerg, 47 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $\frac{7}{10}$ 33 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{16}{10}$ 33.

Kl. ca. 4, medens P.B. i klart Vejr laa opankret 140 Sm. V.t.S. af Graadyb F.S. mærkedes, at en Trawler havde fisket Ankergrejterne. For at undgaa en Kollision, lod man Ankergrejterne gaa.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

194. S/S **Poul Møller** af København, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) Havareret d. $\frac{3}{6}$ 33 i Antwerpen.

Søforklaring i Stettin d. $\frac{8}{6}$ 33 og i Vejle d. $\frac{23}{7}$ 33.

Kl. ca. 17 begyndte P.M. at indtage Bunkers fra en langs Siden værende Lægter. Kullene blev i Sække leveret om Bord ved Hjælp af en Wire, der gik gennem Lossehjulet paa Nr. 2 Bom til en paa Lægterens Yderside værende Pram med et Dampspil. Under Arbejdet brækkede Fortoppen, hvorved Toppen og Bommen faldt ned og beskadigede Nr. 3 Spil.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet skyldes en uheldig Oprigning af Lossegrejerne i Forbindelse med den Omstændighed, at Mastetoppen ikke var helt frisk.

b) Paa Rejse fra Allinge til Esbjerg med 360 Tons Brosten.

Grundstødt d. $\frac{10}{7}$ 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{7}$ 33. Strandingsforhør paa Lild Strand d. $\frac{11}{7}$ 33. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{14}{7}$ 33.

Kl. 11^{40} havdes Hirtshals Fyr Tværs, Afstand 1 Sm., Log 69. Kursen ændredes fra retv. S. 67° V. til retv. S. 56° V. Kl. 13^{30} passeredes Rubjerg-Knude Fyr i 5 Sm.s Afstand, Log 80. Kl. 20^{17} passeredes Hanstholm i 3,5 Sm.s Afstand, Log 17. Vinden var VSV. med Regndis. Kl. 20^{35} rørte Skibet Grunden flere Gange, hvorfor Maskinen blev stoppet. Kursen ændredes til VNV., og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Kort efter tog P.M. Grunden og blev staaende N. for Lild Strand. D. $\frac{11}{7}$ Kl. 14^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

195. D/F **Prinsesse Alexandrine** af Gjedser, 1759 Reg. T. Br. Bygget 1903/1905 af Staal. Paa Rejse fra Gedser til Warnemunde med Gods.

Kollideret d. $\frac{29}{4}$ 33 i Østersøen.

Søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{3}{5}$ 33.

Kl. 9^{52} afgik P.A. fra Gedser. Det var Taage, forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet og Færgen gik med moderat Fart. Der styredes S. $\frac{3}{8}$ Ø. Kl. 10^{30} , da P.A. var ca. 7 Sm. fra Gedser, hørtes en Dampers Taagesignal ca. 4 Str. om Bb., og Kl. 10^{33} blev Farten reduceret til Halv Kraft. Efter at Damperens Taagesignal paany var hørt, blev Farten Kl. 10^{35} reduceret til Langsomt. Kl. 10^{39} kom Damperen — S/S »Steinhøft« af Hamburg — i Sigte om Bb., styrende ret imod P.A., hvis Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak. Fra S. hørtes 3 korte Toner, hvilket fra P.A. blev besvaret med samme Signal. Kl. 10^{41} tørnede S. med Stævnen imod P.A.s Bb.s Side ved Stævnen. Ved Kollisionen fik P.A. Bovporten ødelagt og Stævnen brækket og bøjet ud til Stb., hvorved Forpeaken løb fuld af Vand; S. fik Stævnen knust. Efter Kollisionen fulgte Skibene ad ind til Warnemunde.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

196. M/Sk. **Queen** af Lysaa, 62 Reg. T. Br. Bygget 1856 af Eg.

Paasejlet og forlist d. $\frac{1}{4}$ 33 ved Vestmanøerne.

Søforklaring paa Vestmanøerne d. $\frac{3}{4}$ 33. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{10}{4}$ 33. Forlis-anmeldelse dat. Thorshavn $\frac{3}{6}$ 33.

Kl. ca. 1, medens Q. laa til Ankers paa Reden, saas en Motorbaad — »Mai« af Vest manhavn — komme styrende ret imod Q., hvis Anker var ved at blive hevet hjem. En Flagermuslygte blev holdt ud over Q.s Ræling for at henlede Opmærksomheden paa Skibet, men kort efter — Kl. 1^{15} — blev Q. paasejlet agten for Storrigningen. Ved Kollisionen blev 6 af Q.s Planker beskadiget. Det forsøgtes at slæbe Q. ind i Havnen, men i Havneindløbet tog Skibet Grunden og blev staaende.

M.s Fører har forklaret, al man havde Q.s Ankerlanterne i Sigte. Umiddelbart før Kollisionen saas det andet Lys, og da dette blev antaget at hidrøre fra en Trawler, drejedes Bb. over, men i det samme skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes at der fra M.s Side ikke er udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed.

197. S/S **Ragnhild** af København, 1139 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Le Havre med Kul.

Havareret d. $\frac{9}{2}$ 33 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{11}{2}$ 33.

Kvadranten hvilede paa Pakdaasen. R. søgte ind til Frederikshavn for Reparation.

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

198. S/S **Rhea** af Helsingfors, 1427 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Liverpool til Åbo med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{19}{12}$ 33 ved Sjællands NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{12}$ 33.

Kl. 12 grundstødte R. i tæt Taage ved Ellekilde Hage. Vinden var vestlig, fløv og der var haard nordlig Strøm. D. $^{20}/_{12}$ Kl. 21³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

199. M/Gl. **Rita** af Aalborg, 90 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Wismar til Lemvig med Rug.

Kollideret og grundstødt d. $^{11}/_{10}$ 33 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Thisted d. $^{21}/_{10}$ 33.

D. $^{10}/_{10}$ Kl. 15 opankredes R. for begge Ankre ca. $^{1}/_{4}$ Sm. Ø. for Aggersund. Det blæste en frisk SV.-lig Kuling. D. $^{11}/_{10}$ Kl. 17 friskede Vinden pludselig af VSV. med orkanagtig Styrke. Det forsøgtes at stikke mere Kæde ud paa Ankrene, men Stopperne paa Kæderne havde beknebet sig. Kl. 17²⁰ gik Skibet i Drift. Motoren blev nu fyret op, og det lykkedes at faa Stopperen af den ene Ankerkæde. Der blev stukket ud paa Kæden, men da det var umuligt atter at faa Kæden bremsed, løb den ud paa Tamp og brækkede. Den anden Ankerkæde var imidlertid brækket, og R. drev ned mod Stævnen af en Skonnert, der laa opankret i Læ af R. Ved Kollisionen fik R. Lønning, 2 Støtter, Skanseklædning, Skandæk og den øverste Planke paa Stb.s Bov knust, samt Klyverbom, Barduner og Vaterstag brækket. Motoren blev nu startet, men skønt den gik Fuld Kraft frem, drev R. stadig agterover og Kl. 17⁵⁰ tog Skibet Grunden i Farvandet N.-Side paa Mejlgrunden ca. $^{2}/_{2}$ Sm. Ø. for Løgstør. D. $^{12}/_{10}$ Kl. 17 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Kollisionen og Grundstødningen var haardt Vejr.

200. S/S **Robert** af København, 1272 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Norrköping med Koks.

Kollideret d. $^{5}/_{1}$ 33 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. $^{9}/_{1}$ 33. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{18}/_{1}$ 33.

Kl. 19 var R. efter Bestikket ca. 13 Sm. misv. SSØ. $^{3}/_{4}$ Ø. af Utklipperna. Kursen ændredes til misv. NØ.t.Ø. Vejret var taaget; Skibet gik med mindsket Fart og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 19⁵⁵ hørtes en Dampers Taagesignal lidt om Stb. Maskinen blev straks stoppet og kort efter beordret Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter kom det andet Skibs Toplanterner i Sigte ca. $^{5}/_{8}$ Str. om Stb. Fra Dampere, der senere viste sig at være M/S »Smolny« af Leningrad, hørtes nu 2 korte Toner, hvorfor R.s Maskine Kl. 19⁵⁸ blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. S. syntes imidlertid at dreje Stb. over, og da den røde Side-lanterne kort efter kom i Sigte, blev R.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kort efter blev Signalet gentaget, men umiddelbart efter — Kl. 20⁰³ — tørnede S. med Bb.s Side imod R. paa Bb.s Side af Stævnen. Ved Kollisionen fik R. Boven trykket ind og sprængt baade over og under Vandlinien. Efter Kollisionen forblev R. ved S. der havde faaet betydelig Skade, indtil S. fik Assistance af et andet Skib, hvorefter R. søgte ind til Karlskrona.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

201. S/S **Robert Mærsk** af Aalborg, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Aabenraa med Amoniak.

Grundstødt d. $^{14}/_{12}$ 33 i Lille-Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $^{15}/_{1}$ 34.

Kl. 20³⁰ kom R.M. ind i Fænø klare Fyrvinkel, og Kursen ændredes til S.t.Ø. Da 6 Sm. var udsejlet og hverken Tvingsbjergs Vinkelfyr eller Bogø Fyr var kommet i Sigte, ændredes Kursen til SØ. $^{1}/_{2}$ Ø. Umiddelbart efter tog R.M. Grunden, som det senere viste sig NV. for Egholm. D. $^{15}/_{12}$ 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 usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

202. S/S **Rosenborg** af København, 1997 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $^{2}/_{11}$ 33 i Glasgow.

Søforhør i Aarhus d. $^{11}/_{11}$ og $^{14}/_{11}$ 33.

Kl. ca. 9, da R. laa i Rothesay Dock og lastede Koks, krængede Skibet pludselig over hvorved Dækslaststøtterne brækkede og en Del af Dækslasten samt 3 skotske Arbejdere, der befandt sig paa denne, gik overbord. De 2 Arbejdere blev reddet medens den 3. druknede.

203. Ff. **Rota** af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1924. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $^{18}/_{11}$ 33 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{24}/_{11}$ 33 og $^{21}/_{2}$ 34.

Se Nr. 93.

204. M/Gl. **Runa** af Näset, 53 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rostock til Odense med Rug.

Grundstødt d. $^{14}/_{10}$ 33 ved Langelands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{17}/_{10}$ 33.

Kl. 7³⁰ afgik R. fra Warnemünde, og ved Solnedgang passeredes Femern Belt F.S. Da R. var ca. 7 Sm. fra Kels Nor Fyr, kom dette i Sigte forude, og Kursen ændredes saaledes, at Fyret havdes $^{1}/_{4}$ Str. om Bb. Vejret blev nu taaget, og Kl. 22¹⁵ grundstødte R. ca. 4 Sm. N. for Kels Nor Fyr. D. $^{15}/_{10}$ Kl. 2²⁰ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord.

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

205. 4^m M/Sk. **Ruth** af Thurø, 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Kemi til Quimper med Træ.

Tørnet en undersøisk Hindring d. 27/9 33 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 4/10 33.

Kl. 15¹⁰, da R. under tæt Taage var ca. 0,5 Sm. af Ølands Rev F.S., mærkedes et let Stød i Skibet. Umiddelbart efter loddedes 26 m Vand. Efter Stødet saas nogle Planker eller Brædder i Vandet agten for R. Det viste sig senere, at Kølen var splintret, sprækket og revnet ca. 2 m fra Stævnen.

206. S/S **Saga** af København, 918 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Haugesund til Bergen med Stykgods.

Kollideret d. 2/10 33 i Bergens Havn.

Søforklaring i Bergen d. 9/10 33.

Kl. 15³⁰, medens S., der var assisteret af Lods, under en NNV.-lig Storm skulde lægge til ved Toldkaj Nr. 3, blev Agterskibet af Stormen ført ned mod nogle Kulpramme, som laa fortøjet i en Bøje udfor Kajen. Ved Kollisionen blev en af Prammene trykket læk, saa den sank i Løbet af 1/2 Time.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

207. S/S **Samlanæs** af Bergen, 900 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Granton til Lemvig med Kul og Koks.

Grundstødt d. 22/11 33 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 23/11 33.

Kl. 7 grundstødte S., der havde Lods om Bord, i diset Vejr i Thyborøn Kanal. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

208. 3^m M/Sk. **Sampo** af Frederikssund, 167 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr og Eg.

a) Paa Rejse fra Ratan til Odense med Træ.

Grundstødt d. 9/8 33 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 12/8 33. Søforhør i Korsør d. 17/10 33.

Kl. ca. 16, medens S. befandt sig i Renden ind til Langøren, hvor der blev søgt ind paa Grund af Vejrforholdene, blev Skibet i en kraftig Byge drevet over i Rendens Læside. Skibet blev holdt op til Luvart, hvorved det tog Grunden i denne Side af Renden. Kl. 19 kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

b) Paa Rejse fra Stuksund til Krik med Træ.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. 21/12 33 i Østersøen.

Søforklaring d. 9/1 34 i Vestervig.

Kl. ca. 23 bjærgedes Storsejl og Klyver. Det blæste en stormende Kuling af SØ. Under Arbejdet med at gøre Klyveren fast slog Søen Fodfæstet fra Ungmand Richard Nielsen, hvorved han slap Taget i Sejlet og faldt over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, hvorefter Skibet blev vendt og Jollen gjort klar. Paa Grund af Vejrforholdene var det umuligt at stoppe og sætte Baad paa Vandet, og da der hverken blev set eller hørt noget til den overbordfaldne, blev Rejsen fortsat.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

209. S/S **Samsø** af Helsingør, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Methil i Ballast.

Kollideret d. 3/3 33 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. 5/4 33.

Kl. 7, medens S. assisteret af Lods skulde fortøjjes i Nr. 3 Dock, tørnede Skibet imod en Damper, der laa fortøjet. S. tog ingen Skade ved Kollisionen.

210. M/Gl. **Schwan** af Vegesack, 114 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Odense til Søby med Oliekager og Majs.

Grundstødt d. 26/1 33 ved Baagø.

Strandingsindberetning dat. 7/2 33.

Kl. ca. 22 grundstødte S. i diset Vejr ved Baagøs NØ.-Kyst. D. 27/1 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

211. S/S **Sejrø** af Helsingør, 1489 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal.

Havareret d. 19/4 33 i Gjedser Havn.

Søforhør i København d. 31/7 33.

Om Eftermiddagen passerede Tysk D/F »Schwerin« for indgaaende »Sejerø« i ca. 18 m.s Afstand. Herved sprængtes 3 af de til Fortøjninger anvendte 14" Græskabler, hvorved Skibet først faldt ca. 16 m ud fra Kajen og derefter tørnede flere Gange mod Kajen.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Aarsagen til, at Fortøjningerne blev sprængt. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Fortøjningerne sprængtes som Følge af Sugning fra »Schwerin«.

212. S/S **Sheaf Brock** af Newcastle. Paa Rejse fra Newcastle til Odense med Koks.

Grundstødt d. 27/1 33 ved læsø.

Strandingsindberetning dat. 28/1 33.

Under tæt Taage grundstødte S.B. paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom flot samme Dag ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

213. M/Sk. **Signe** af Aalborg, 68 Reg. T. Br. Bygget 1869 af Eg og Fyr.
Kollideret og grundstødt d. $11/10$ 33 i Aalborg Havn.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $17/10$ 33.
Se Nr. 44.

214. M/Jt. **Signe Marie** af Nykøbing F., 39 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Lübeck til Odense med Glassand.

Grundstødt og sunket d. $15/11$ 33 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $20/11$ 33. Forlisanmeldelse dat. Nykøbing F. d. $1/2$ 34.

Kl. 21 passeredes N. om Lillegrund Lysbøje. Herfra styredes VSV. Det blæste en frisk ØNØ-lig Kuling. Kl. 21¹⁰ overgav Føreren Roret til en Letmatros, der fik Ordre til at styre VSV., og Føreren gik ned for at se i Søkortet. Et Par Minutter senere huggede Skibet 2—3 Gange i Grunden. Føreren kom straks op, og fik Skibet til at falde af til VNV., hvorved Storsejlet bommede og Gaflen brækkede. S.M. gled af Grunden, og der styredes V. Haandpumpen blev straks prøvet, og efter 50—60 Pumpeslag var det læns. Ca. 15 Minutter senere blev Pumpen atter prøvet, og efter et Øjeblik Forløb var det læns. Kl. 21³⁵ opdages det, at Vandet strømmede ind i Motorrummet, Pumpen blev straks sat i Gang, og Kursen ændredes Ø. over. Kl. 22 gik Motoren i Staa paa Grund af Vandet i Maskinrummet, og Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen, der blev holdt i Nærheden af Skibet. Kl. ca. 22¹⁰ gik Skibet over Stag. Føreren gik atter om Bord for at faa Skibet vendt, hvilket ikke lykkedes. Kl. ca. 22³⁰, da Vestborg Fyr pejledes i NV.t.N. forlod Jollen Skibet, og næste Formiddag kom Jollen ind til Land ved Egebjerggaard.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Letmatrosen ikke holdt Kursen VSV.

215. M/Sk. **Silver Spray** af Thorshavn, 109 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $13/3$ 33 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $12/4$ 33.

Se Nr. 98.

216. S/S **Skotland** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Bayonne med Kul.

Grundstødt d. $7/4$ 33 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforklaring i Helsingør d. $10/5$ 33.

D. $6/4$ Kl. 21³⁵ passeredes Fereet Fyr i 21 Sm. Afstand, Log 79,5, og Kursen ændredes til retv. S. 8° Ø. D. $7/4$ Kl. 1⁰⁸ havdes Cuntis Fyr Tværs i Afst. 13,5 Sm., Log 10. Kl. ca. 2⁵⁵ saas en mørk Stribe forude, og et Øjeblik efter hørtes Brænding. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 13¹⁵ kom Skibet, der havde tage en Del Skade, flot ved egen Hjælp.

217. S/S **Sleipner** af København, 1086 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Vaag til Leith med Stykgods.

Grundstødt d. $20/12$ 33 ved Skotlands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/12$ 33.

Kl. 5⁵⁰, da S., der havde Lods om Bord, under Taage var ved at gaa ind i Leith Havn, tog Skibet Grunden. Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

218. S/S **Sonja Mærsk** af Aalborg, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Tørnet Kajen d. $20/3$ 33 i Dover.

Indberetning til Board of Trade dat. $11/5$ 33.

Kl. 9, medens S.M. assisteret af Lods, forhalede i Dover Havn, blev Skibet af Vinden, der blæste frisk af NV., ført mod Kajen, som blev tørnet med Stb.s Laaring.

219. S/S **Stal** af København, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Grundstødt og kollideret d. $31/8$ 33 ved Cuba.

Søforklaring i New York d. $3/10$ 33. Søforhør i Aalborg d. $6/1$ 34.

Kl. 20, medens S. laa opankret ved Cayo Frances, tiltog Vinden, der var N.-lig, i Styrke. Der blev stukket ud paa Ankerkæderne til 60 Fv. for Bb.s og 75 Fv. for Stb.s Anker. Kl. 22 blæste det en Storm, og en Lægtter, der var fortøjet langs Siden, sprængte sine Fortøjninger og gik i Drift. Solsejlet blev bjærget, Lugerne skalkede og Maskinen gjort klar. Kl. 23 blæste det en Orkan, og en svensk Damper — S/S »Consul Corfitzen« — der laa opankret i Nærheden af S., drev i Land paa en Banke agten for S. Kl. 23³⁰ gik S. i Drift og drev i Retning mod C.C. Kl. 23⁴⁵ var Maskinen klar, og Kl. 23⁵⁰ blev der beordret Langsomt Bak for at trække S. klar af C.C. Kl. 23⁵⁵ blev Maskinen beordret Halv Kraft Bak. D. $1/9$ Kl. 0²² tog Skibet Grunden, og efter forskellige Manøvrer blev Maskinen Kl. 0²⁵ stoppet. Der blev aabnet for Bundtankene for at faa Skibet til at ligge roligt i Grunden. Orkanen drejede imidlertid mod V., hvorved S. atter gik i Drift og drev ned for Stævnen af C.C., som blev tørnet med Stb.s Side udfor Bunkerlugen. Kl. 0³⁰ drejede Orkanen imod Syd, og S. blev ført langs C.C.s Bov, hvorved Plader og Opstaaende blev trykket ind hele Vejen agterover. Kl. 2⁰⁰ stod S. fast i Grunden med Bb.s Laaring imod C.C. Under Orkanen blev nogle udenbords Stillinger og Planker, der laa om Bb. slyngt ind over Lugerne og sønderrev Presenningerne over Nr. 2, 4 og 5 Lugerne. Endvidere brækkede en Del Solsejlrubber og Bb.s Gert til Stb.s Lossebom over Nr. 4 Lugen, hvorved Lossebommen blev slyngt mod Stb.s Vant og bøjet. Kl. ca. 4 løjede Orkanen af, og ved Eftersyn viste det sig, at Skibet havde store Buler i Skibssiden fra Bunkelugen agterover. Desuden var Støtter og Lønning bøjet ind, Daviderne til Redningsbaaden om Stb. bøjet og Redningsbaaden ødelagt,

Dækket over Kokkekammer, 3. Styrmandskammer og Messe sprængt og den øverste Del af Huset trykket ind, Støtter og Skilpaddeblokke til Rorledningen agter trykket ud af Plads og forreste Bb.s Maskinflutrør brækket ca. 1 m over Baaddækket. D. $14\frac{1}{9}$ Kl. 14^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen og Kollisionen var Vejrforholdene.

220. 3^m M/Sk. **Standard** af Vaag, 267 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri ved Grønland.

To Mand druknet d. $5\frac{1}{9}$ 33 i Atlanterhavet.

Søforhør i Færingerhavn d. $7\frac{1}{9}$ 33.

Kl. 12 befandt S. sig paa en Fiskeplads paa $66^{\circ}05'$ N. Brd. 4 Baade blev sat paa Vandet til Fiskeri. Kl. 16 kom de 3 Baade tilbage til Skibet. Da den 4. Baad udeblev, blev en Eftersøgning paabegyndt, og Kl. ca. 17^{45} fandtes Baaden fuld af Vand og med 1 Person i. Den paagældende Baad var Kl. ca. 15^{30} blevet fyldt af en Sø og var kængret. Den ene af de i Baaden værende Fiskere, Fisker Isak Jacobsen af Myggenæs, forsvandt straks, medens det lykkedes de to andre 3 Gange at komme op paa Baadens Køl. Baaden kængrede imidlertid hver Gang og blev til sidst liggende paa ret Køl. Den ene Fisker kom op i Baaden, medens den anden Fisker — Joen Magnus Sofus Johansen af Strænder — druknede.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

221. M/S **Stensby** af Kallehave, 3627 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Portland til Seattle.

Grundstødt d. $5\frac{1}{8}$ 33 paa Columbia-Floden.

Søforhør i København d. $2\frac{1}{11}$ 33.

Kl. 23^{37} passerede S., der havde Lods om Bord, Bøje Nr. 14. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, og Kl. 23^{50} tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $7\frac{1}{8}$ Kl. 0^{30} kom S. flot ved fremmed Hjælp.

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

222. M/Ff. **Stine Marie** af Skagen, 22 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Horten til Skagen. Tom.

Kollideret og forlist d. $5\frac{1}{4}$ 33 i Skagerak.

Søforklaring i Frederikshavn d. $6\frac{1}{4}$ 33. Forlisanmeldelse dat. Skagen d. $18\frac{1}{4}$ 33.

Kl. ca. 2, da S.M. var ca. 16 Sm. N. for Skagens F.S., kom et klart og et grønt Lys i Sigte om Bb., og samtidig hørtes Lyden fra en Motor. Der styredes S.t.V. Den vagthavende overbeviste sig om, at S.M.s Lanterner brændte klart. Det andet Skib, der viste sig at være M/Ff. »Henny« af Hönö, syntes ikke at ændre Kursen, og Kl. ca. 2^{20} , da der syntes Fare for en Kollision, blev S.M.s Ror lagt hårdt Bb., men umiddelbart efter tørnede H. imod S.M.s Stb.s Bov. Besætningen — 2 Mand — gik straks i Jollen, og efter ca. 3 Minutters Forløb sank S.M. Jollen blev senere optaget af en Fiskekutter.

H.s Besætning har forklaret, at H., der kun førte Sidelanterner og Agterlanterne, og hvis Kurs var NV. $1\frac{1}{2}$ V., pludselig med Stb.s Bov tørnede imod S.M. uden at man havde set nogen Lanterne fra dette Skib, og hvorfra der ej heller saas nogen Lanterner efter Kollisionen. Besætningen — 4 Mand — gik straks i Baaden, og i Løbet af ca. 3 Minutter sank H.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i H. ikke har set S.M.s Lanterner.

223. S/S **Stubbekøbing** af Stubbekøbing, 65 Reg. T. Br. Bygget 1877/1889 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Stubbekøbing til Masnedund.

Kollideret d. $4\frac{1}{1}$ 33 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $6\frac{1}{1}$ 33.

Se Nr. 155.

224. S/S **Susaa** af København, 1237 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Godthaab til Charleston i Ballast.

Strandet og forlist d. $12\frac{1}{11}$ 33 ved Canadas Ø.-Kyst.

Søforklaring i Montreal d. $24\frac{1}{11}$ 33. Søforhør i København d. $8\frac{1}{12}$ 33. Forlisanmeldelse dat. København d. $18\frac{1}{12}$ 33.

D. $11\frac{1}{11}$ Kl. 22 saas forude et Fyr, der viste Blink med 7—8 Sekunders Mellemlum. Fyret, der senere viste sig at være Heath Point Fyr, blev antaget for at være Fyrskibet ud for Heath Point. Vinden var frisk VNV.-lig med Snebyger. D. $12\frac{1}{11}$ Kl. 0^{30} ændredes Kursen saaledes, at Fyret blev holdt ca. $1\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Kl. 2^{05} huggede S. i Grunden, Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, 'men Skibet blev staaende. Kedningsbaadene blev straks gjort klar og svinget ud, og da der umiddelbart efter viste sig Vand i Agterlasten, blev Pumperne sat i Gang. Kl. ca. 5^{30} viste der sig Vand i Forlasten, hvorefter der ogsaa pumpedes fra denne. Kl. 7^{20} gled Skibet af Grunden, men da det havde en svær Stb.s Slagside, blev det bakket paa Grund igen. Kl. 8^{04} gled S. atter af Grunden. Da det paa Grund af Vand i Maskinrummet var umuligt at

Vandet ind paa Agterdækket. Kl. 8^{30} blev Baadene sat paa Vandet og lagt over paa Læsiden, hvorefter kom begge Baade i Land N. for Heath Point Fyr.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen

oplyste holde for, at Aarsagen til Grundstødningen var, at Heath Point Fyr blev antaget for at være Fyrskibet udfor Heath Point, der forlængst var inddraget, men desuagtet stadig stod anført i Skibets Søkort.

225. Motorbaad **Svalen** af København, ca. 3 Keg. T. Br.
Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁸/₁₂ 33. Søforhør i København d. ²⁸/₁₂ 33.
Se Nr. 57 b.

226. 4^m M/Sk. **Svanen** af København, 361 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Riga til Wexford med Træ.

Strandet d. ¹⁵/₁₁ 33 ved Irland.

Søforklaring i Rosslare d. ¹⁷/₁₁ 33. Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁷/₁₁ 33. Søforhør i København d. ¹³/₁ og d. ²²/₁ 34.

Kl. 12 ankrede S., der havde Lods om Bord, uden for Wexford Bar for at afvente Højvande. Kl. 16 kom en Dampløgter for at assistere S., og efter Lodsens Anvisning styredes ind over Barren. Kort efter, Kl. ca. 16¹⁵, tog S. Grunden midt i selve Løbet og blev staaende. Det søgtes forgæves at faa Skibet, der arbejdede haardt i Grunden og blev mere og mere læk, flot. D. ¹⁶/₁₁ forlod Besætningen Skibet i Redningsbaad fra Land.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes, at Dybden paa Barren paa Grund af Sandrevler var mindre end den officielt opgivne Dybde.

227. 3^m M/Sk. **Svanhild** af Brantevik, 162 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Vejle til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. ⁹/₄ 33 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₄ 33. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ¹²/₄ 33.

Kl. 9³⁰ passeredes Æbelø, Afstand fra Kosten godt 1 Sm. Der styredes misv. Ø.³/₄S. Kl. 11³⁰ pejledes

Lille Grund Lysbøje i misv. SØ.t.Ø.¹/₂ Ø., Afstand ¹/₄ Sm., og Kursen ændredes til misv. SØ.t.Ø.¹/₄Ø.

S. passerede ca. 30 Fv. S. om Lysbøjen, men umiddelbart efter — Kl. 11⁴⁰ — tog Skibet Grunden paa NØ.-Siden af Lille Grund. Kl. 20³⁰ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

228. S/S **Svava** af Middelfart, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

En Mand tilskadekommet d. ²⁶/₇ 33 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁶/₇ 33.

Under Losning af Jernstænger i Længer ved 3-Lugen aabnedes Sjaklen, der fastholdt Lossebommens nederste Gertblok, hvorved Blokken svingede tværs over Skibet og ramte en Lugemand i Hovedet. Den tilskadekomne kørtes til Hospitalet.

Anm. Bolten i Sjaklen var noget slidt og maa antages at have drejet sig ud under Arbejdet i Løbet af Dagen.

229. M/Jt. **Sylvia** af Aalborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr.

a) En Mand tilskadekommet d. ²⁰/₆ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²¹/₆ 33.

Under Ophivning af Cementsække, der foregik ved Hjælp af Motorspillet i M/Sk. »Thalia«, som laa langs Siden af S., gik Losseløberens Fodblok pludselig los og ramte en Letmatros, der stod ved Lugen, i Hovedet, hvorved hans ene Øje blev læderet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at et Stykke Skibmandsgarn, hvormed man havde bændslet Tampen af den Kæde, hvori Fodblokken var hugget, blev slidt over under Losningsarbejdet.

b) Paa Rejse fra København til Odense med 40 Tons Staalplader.

Sprunget læk d. ²⁶/₈ 33 i Københavns Havn.

Søforklaring i København d. ³¹/₈ 33.

Kl. ca. 20, medens S. laa ved Toldvagt 5, opdagedes det, at der stod ca. 10 cm Vand over Dørken i Lukafet. Det viste sig senere, at Lækken var mellem 2 Planker paa Bb.s Side midt under Bælgen mellem Kimingen og Kølen.

230. M/S **Th. Stauning** af København, 367 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg.

a) Paasejlet d. ³¹/₇ 33 i Aberdeen.

Søforhør i København d. ⁹/₈ 33.

Kl. 10¹⁵, da T.S. laa fortøjet ved Kaj, tørnede engelsk Trawler »Conductor« med Stævnen mod T.S.s Bb.s Side, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Island til Hull med Fisk.

Havareret d. ²²/₁₂ 33 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁷/₁₂ 33.

Kl. 23, da T.S. under en S.-lig Storm befandt sig 30 Sin. S. for Island, slog en Sø ind over Skibet og beskadigede Broklædningen, Styrehuset og Husene i Borde. Endvidere blev en Del af Skanseklædningen paa Bb.s Side bortrevet af Søen.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

231. S/S Taarnholm af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Politirapport dat. $^{27}/_6$ og $^{10}/_7$ 33.

Under Ophivning af Jernplader bekneb Løberen i Lossebommens ene Gerd sig i Fodblokken, saaledes at Bommen ikke kunde svinge tilbage til Midtskibsstillingen. Som Følge heraf svingede den Plade, man var ved at hive op, tværs over Lastrummet og ramte to Arbejdere, hvoraf den ene blev slaet mod Skibs-siden og paadrog sig en Hjernerystelse.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

232. Ff. Talona af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen. Paasejlet d. $^{14}/_{11}$ 33 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $^{25}/_1$ 34.

Kl. 0^{45} , da T. laa til Ankers 150 Sm. V. $^{3}/_4$ S. af Graadyb Fyrskib, mærkedes et stærkt Stød. Da Be-Stævnen ind i T.s Stb.s Side. T.s Ankerlanterne brændte klart saavel før som efter Paasejlingen.

Ifølge den af »Geziena«s Besætning afgivne Forklaring saas om Natten mellem $^{13}/_{11}$ og $^{14}/_{11}$ pludselig et mindre Sejl umiddelbart foran for Skibet. Der blev straks slaet Bak; men umiddelbart efter tørnede G. med Stævnen mod T.s Stb.s Side.

233. M/S Ternen af Aabenraa, 165 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{7}/_9$ 33 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{7}/_9$ 33.

T. var beliggende i Nyhavn, hvor der lossedes Uldballer over i en paa Kajen holdende Motorvogn.

Kl. ca. 10, medens en Balle hang i Bommen, der var svinget ind over Vognen, faldt Bommen ned og ramte Chaufføren i Hovedet og paa den ene Arm. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at et Kædeled, hvori Hangeren var hugget, havde aabnet sig i Svejsningen.

234. M/Patrouillebaad Thor af Nyborg.

Brændt og forlist d. $^{24}/_5$ 33 i Egholm.

Søforhør i Nyborg d. $^{30}/_5$ 33.

Kl. ca. 23 fortøjedes T. ved Egholm Bro, og Besætningen gik i Land. Umiddelbart efter at Besætningen havde forladt Baaden, hørtes en Eksplosion, og høje Flammer slog op fra Baadens Maskinrum. Da Ilden stod ind o vor Broen, var det umuligt at komme om Bord i Baaden, der opbrændte fuldstændig forinden Hjælp kom til Stede.

Anm. Aarsagen til Eksplosionen er ubekendt.

235. Lgt. Thor af København.

Kollideret d. $^{23}/_{10}$ 33 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{7}/_{11}$ 33.

Kl. ca. 18 var T. og Lægter »Ø.K. 4« under Bugsering fra Frihavnen til Islands Brygge. T. var agterst. Ved Refshaleøen skulde Ø.K. 4 langs Siden af Slæbebaaden. Under Manøvreren hermed tørnede T.s Stævn imod Ø.K. 4.s Laaring, hvorved T. fik Stævnen beskadiget.

236. S/S Thyra S. af København, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Åbo til London med Træ.

Kollideret d. $^{16}/_8$ 33 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{21}/_8$ 33. Søforhør i København d. $^{4}/_4$ 34.

Kl. ca. 22, da T.S., som havde Lods om Bord, var ved Limehouse Reach, tørnede Skibet med Bb.s Bov imod Bb.s Side af S/S »Sentry« af Manchester, som var for udgaende. Ved Kollisionen tog T.S. ingen Skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Pernau til Grangemouth med Træ.

Grundstødt d. $^{21}/_{10}$ 33 paa Pernau Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{30}/_{10}$ 33. Søforhør i København d. $^{4}/_4$ 34.

Kl. ca. 15, da T.S., under Assistance af Lods og Slæbedamper, sejlede ned ad Floden, mistede Skibet Styret og drejede Bb. over. Skønt Slæbedamperen trak Stb. over og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, tog Skibet Grunden i Karvandets Bb.s Side. D. $^{22}/_{10}$ Kl.2 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet mistede Styret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet blev holdt for tæt til Bb.s Side af Floden.

237. S/S Torbrand af Haugesund, 308 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Bergen til

Grundstødt d. $^{9}/_2$ 33 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{9}/_2$ 33. Søforklaring i Frederikshavn d. $^{11}/_2$ 33.

D. $^{8}/_2$ Kl. 13 passeredes Lindesnes i $2^{1}/_2$ Sm.s. Afstand. Der styredes Ø.t.S. $^{3}/_4$ S. Det var efterhaanden blevet tæt Taage, hvorfor Farte blev reduceret. D. $^{9}/_2$ Kl. 1^{40} saas Land om Stb. Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Et Lodskud gav 4 Fv. Vand. Kl. 1^{43} beordredes Maskinen Langsomt Frem. Kort efter tog Skibet Grunden ved Højen Fyr og blev staaemle. Besætningen blev reddet af Redningsbaad fra Land. D. $^{19}/_2$ Kl. ca. 23 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 og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

238. Ff. **Tove** af Esbjerg, 45 Eeg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Borteblevet i Oktober 1933; 5 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $11/12$ 33.

Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $15/2$ 34.

D. $6/10$ blev T.set ved Stövard Fjord paa Ø.-Kysten af Island. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa det formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipperne Julius Ernst Trolle og Jens Christian Stage Thygesen samt Fiskerne Rudolf Nielsen, Reinold Nissen og Harold Emil Steen, alle af Esbjerg.

239. M/S **Transport** af Rudkøbing, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Skive med Foderstoffer.

Grundstødt d. $18/6$ 33 ved Livø.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $30/6$ 33.

Kl. ca. 11^{30} passeredes Anduvningsbøjen ved Løgstør. Herfra blev Kursen sat Ø. om Livø Tap. Kl. ca. 13 saas en hvid Kost ca 2 Str. om Bb., og da Føreren mente, at Kosten paa Livø Tap var rød, gik han ned for at se i Søkortet. Da Kortet ikke kunde findes, blev der slaaet langsomt til Maskinen, og Loddet holdtes gaaende. Ca. 100 Fv. fra Kosten loddedes ca. 2 Fv. Vand, Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $19/3$ Kl. 19 kom Skibet flot.

Anm. Søretten tilkendegav Skipperen, at han burde have forvissat sig om, inden han sejlede ind i Fjorden, at han var i Besiddelse af Søkort, og tildelte ham en Advarsel.

240. S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nakskov til Lossiemouth med Byg.

Grundstødt d. $26/9$ 33 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $29/9$ 33.

Kl. 10^{50} afgik T. fra Nakskov. Kl. ca. 11^{45} passeredes 1. Kosten paa NØ.-Siden af Malø Grund. Paa Grund af Dis kunde Farvandets Afmærkning ikke ses, og Kl. ca. 11^{50} tog Skibet Grunden SØ. for Knølen. D. $28/9$ Kl. ca. 11 kom Skibet flot efter at have lægtret en Del af Lasten.

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

b) Paa Rejse fra Fredericia.

Kolli deret d. $20/4$ 33 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. $28/4$ 33.

Se Nr. 18.

241. S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Sagen til Trondhjem.

Rørt Grunden d. $8/3$ 33 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Trondhjem d. $8/3$ 33. Indberetning fra Konsulatet i Trondhjem dat. $9/3$ 33.

Kl. 10^{15} , da T., der havde Lods om Bord, var mellem Varden paa Vesterviksskæret og Vesterfluakosten, i en Afstand af ca. 300 m fra Varden, der havdes omtrent Tværs om Bb., mærkedes det, at Skibet rørte Grunden. En Undersøgelse viste, at T. havde faaet nogle Buler i Bunden.

Anm. Aarsagen til at T. rørte Grunden angives at være Strømsætning.

242. B/B **Tyr** af København, 119 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal.

Kollideret d. $24/1$ 33 i Sundet.

Søforklaring i Køge d. $25/1$ 33.

Kl. ca. 12^{30} , medens T. var i Færd med at assistere S/S »British Pluck« af Swansea gennem Isen ind til Køge, løb T. fast i en Skruning. Maskinen blev beordret Forceret Kraft Frem, og der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten. Ca. 2 Minutter senere tørnede B.P. med Stævnen imod T.s Agterende, og brød igennem Fenderen, Stødlisten og Skandækket, hvorved der fremkom et Hul ind til Agterpeaken. Ved Kollisionen fik B.P. Stævnen bøjet.

Af den af B.P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at B.P. blev holdt 300—400 Fod agten for T. med Maskinen gaaende Fuld Kraft Frem. Kl. 12^{29} hørtes 3 korte Toner fra T. og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak. Det var umuligt at dreje B.P. ind i Isen, og Kl. 12^{31} skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

243. S/S **Ulrik Holm** af København, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. $13/6$ 33 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $15/6$ 33.

Kl. 7^{15} grundstødte U.H. i klart Vejr paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

244. M/B **Valkyrien** af Skelskør, 20 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Gilleleje med Superfosfat.

Sprunget læk og sat paa Land d. $2/4$ 33 ved Sjællands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/4$ 33. Strandingsforretning i Vrøj d. $3/4$ 33. Søforhør i Skelskør d. $19/5$ 33.

Kl. ca. 20 rundedes Refsnæs. Kort efter opdagedes det, at Skibet trak Vand. Da det viste sig, at V.

ikke kunde holdes læns, søgtes ind i Nexeløbugten, hvor Fartøjet Kl. 23 blev sat paa Land ved Vrøj. Besætningen — 2 Mand — bjærgede sig i Land i Jollen. Fartøjet blev Vrag.

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

245. M/Gl. **Vega** af Nässet. Paa Rejse fra Lübeck til København med Briketter.

Motoren havareret, grundstødt d. $19/2$ 33 ved Falsters Ø.-Kyst; Føreren omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $20/2$ 33.

Kl. ca. 14^{30} , medens V. under en haard Kuling var ved Hestehoved, krydsende imod den gravede Rende for at søge Ankerplads i Grønsund, gik Motoren i Staa. Vind og Sø drev Skibet ind paa Gammel Tolk, hvor det — Kl. ca. 2^{30} — tog Grunden og blev staaende. Søen brød stadig over Skibet, der hurtig fyldtes med Vand og sank, saa kun Ruffet agter var over Vand. Kl. ca. 3 gjorde Besætningen — 2 Mand — Jollen klar til at sætte paa Vandet. Under dette Arbejde brød en svær Sø over Skibet, hvorved Jollen fyldtes med Vand. Føreren — Torsten Olsson, bosiddende i Grenaa — blev af Søen slaaget over Bord. Matrosen smed en Trosse ud til Føreren, der fik fat i denne, men paa Grund af Søen var det umuligt at faa ham halet indenbords. Efter et Par Forsøg slap Føreren sit Tag i Trossen, det lykkedes ham at faa fat i en Bomdirk, men efter nogle faa Minutters Forløb slup han ogsaa Taget der og forsvandt. Matrosen klatrede op i Vantet indtil Skibet kort efter krængede saa stærkt over, at han kunde kravle hen til Agterruffet, hvortil han klamrede sig indtil han — Kl. ca. 4^{30} — blev bjærget af Lodsbaaden fra Hestehoved Lodsstation.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

246. S/S **Vejle** af Vejle, 29 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Jern. Paa Rejse fra Aarhus til Vejle.

Maskinen havareret d. $17/5$ 33 i Kattegat.

Søforklaring i Vejle d. $9/8$ 33.

Kl. ca. 12^{30} , da V. var Tværs af Møllegrunden, mærkedes det, at der var noget i Vejen med Maskinen. Kort efter lød et Knald, og Damp og Ild slog ud paa Fyrpladsen, saa Ophold der var umuligt. Maskinen blev stoppet fra Dækket, og Skibet blev opankret. Da Kedlen var blevet kold, viste en Undersøgelse, at der i Forbrændingskamrets Bagplade var sprunget to Bolte, samt at Forbrændingskammerpladen og Fyrkanalen var bulet. Der blev sat Nødsignal, og efter ca. 1 Times Forløb kom en Fiskerbaad til Stede. V. blev af denne bugseret ind til Juelsminde.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Havariet skyldes, at den ombordværende Maskinmester ikke har udvist den fornødne Agtpaagivenhed med Hensyn til Pasning af Kedlens Vandstand.

Anm. 2. Ved en under $8/3$ 34 af Vejle Købstads Kriminalret afsagt Dom er den paagældende Maskinmester frifundet for Tiltale til Straf i Henhold til Sømandsloven § 84. Denne Dom er af det Offentlige indanket for Landsretten, hvor Sagen endnu ikke er sluttet.

247. 3^m Sk. **Vega** af Bleket, 103 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til Lübeck. Tom.

Grundstødt d. $8/12$ 33 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/12$ 33.

Kl. 3^{30} grundstødte V. i taaget Vejr ved Albu Triller. Kl. 14 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

248. M/S **Velocitas** af Groningen, 197 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Sønderborg med Jern.

Grundstødt d. $8/7$ 33 i Als Fjord.

Søforhør i Amsterdam d. $27/12$ 33.

Kl. ca. 4 grundstødte V. i Taage i Als Fjord. Efter at have lægtret ca. 45 Tons af Lasten kom Skibet Kl. ca. 13 flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Raad voor de Scheepvaart har udtalt: Raadet er af den Formening, at Grundstødningen skyldes mindre omhyggelig Navigering samt at der ikke er taget Lodskud, i Forbindelse med, at der ikke blev taget tilstrækkelig Hensyn til at Skibets Styreevne var mindre god paa Grund af 3 Fods Styrlastighed.

249. S/S **Venus** af København, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Havareret, grundstødt og paasejlet d. $1/9$ 33 ved Cuba.

Indberetning fra Konsulatet i New York dat. $30/9$ 33. Søforklaring i Fredericia d. $13/1$ 34.

Kl. ca. 3, medens V. under en NNV.-lig Orkan laa fortøjet ved Kajen i Sagua, styrtede et stort Betonpakhuis paa Kajen sammen, og Plader og lignende fra Pakhuset blæste ned over Skibet og flaaede Presenninger, beskadigede Baadene samt foraarsagede flere ovenbords Havarier. Samtidig brød en ca. 3 m høj Flodbølge ind fra Søen, hvorved V.s Fortøjninger med Undtagelse af Agterfortøjningerne enten sprængtes eller rev Fortøjningsklamperne med sig. Skønt begge Ankre var sat ud, blev Skibet kastet op mod Strandkanten, og drev delvis ind over en Pælerække, hvor det huggede haardt i Grunden. Kl. ca. 3^{30} drev S/S »Thyra« af Bergen, ned mod V. og tørnede med Hækken mod V.s Stb.s Bov ved Agterkant af Bakken, hvor T. blev liggende og huggede mod Skibssiden, hvorved ca. 10 Plader blev trykket dybt, og der fremkom en stor aaben Revne i hele Længden. Kl. ca. 5 blev det helt stille, og kort efter kom Vinden fra det modsatte Hjørne og tiltog hurtig i Styrke. T. drev bort fra V., der kort efter drev af Grunden og svingede tilbage til sin tidligere Plads. Vinden var hurtig tiltaget til Orkan, og Skibet gik i Drift ud i Bugten idet Agterfortøjninger dels brækkede, dels trak Pælene med sig. Begge Ankerkæder blev stukket paa Tamp, og ved at bruge Maskinen lykkedes det at faa Ankrene til at holde Skibet. Foruden de nævnte Skader tik V. under Orkanen en Del ovenbords Havarier.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

250. M/S **Vera** af Grenaa, 163 Reg. T. Br. Bygget 1921/25 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{5}$ 33 i København.

Inderberetning gennem Statens Skibstilsyn dat. $\frac{6}{5}$ 33.

Kl. ca. 17 var en Mand af Besætningen i Færd med at skalke Lugen, idet han gik paa Dækslasten, der bestod af Tønder. Under dette Arbejde traadte han med det ene Ben ned i Kølevandstønden til Dæksmotoren, der stod utildækket blandt de andre Tønder, hvorved Benet blev skoldet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

251. L/Kt. **Verittas** af København, 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Taarbæk til København.

Grundstødt $\frac{5}{9}$ 33 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{9}$ 33. Søforhør i København d. $\frac{3}{11}$ 33.

Kl. 15 grundstødte V., der havde Motorskade, paa Hvidøre Rev. Fartøjet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

252. Ff. **Victoria** af Skagen, 27 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $\frac{5}{2}$ 33 i Skagen.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{13}{2}$ 33.

Kl. ca. 5³⁰ opdages Brand i Lukafet paa V., hvis Besætning havde forladt Fartøjet den foregaaende Dag Kl. ca. 17. Ved Hjælp af Brandpumpen fra en anden Kutter blev Ilden, der havde fat i Stb.s Køjer, slukket i Løbet af ca. $\frac{1}{2}$ Time. Kahytten blev en Del beskadiget af Ilden.

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

253. M/Jt. **Viking** af Svendborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Rødvig med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{23}{9}$ 33 ved Romsø.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{25}{9}$ 33. Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{9}$ 33.

Kl. 13 passerede Fyns Hoved og Kursen blev sat mod Romsø. Føreren gik nu under Dæk efter at have instrueret Rorsmanden om at holde Kostene ved Romsø om Bb. Kl. ca. 15 kom Lysbøjen og 2-Kosten ved Romsø Rev i Sigte, hvorefter Rorsmanden styrede imod 2 Kosten saaledes at Lysbøjen blev holdt om Stb. Da Lysbøjen var Tværs, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 23 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, dels at Føreren ikke havde oplyst Rorsmanden om, at der ved Revet var udlagt en Lysbøje, dels at Rorsmanden ikke varskoede Føreren da Lysbøjen, som han ikke kendte, kom i Sigte.

254. Ff. **Vilhelmine** af Kastrup, 5 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Kalundborg.

Havareret, strandet og forlist d. $\frac{17}{2}$ 33 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{2}$ 33. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{16}{3}$ 33 og i Holbæk d. $\frac{29}{3}$ 33.

Kl. ca. 11 var V. ved Skodsborg. Vinden, der var SØ.-lig med Snebyger, friskede efterhaanden til

Storm. Kort efter at Skodsborg var passeret brækkede Stb.s Vant, hvorved Masten knækkede. En Fiskekutter kom imidlertid til Stede, og Føreren, der var alene om Bord, blev bjærget om Bord i denne. V. drev senere i Land imellem Skodsborg og Vedbæk og blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

255. S/S **Vulcan** af København, 111 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Kollideret d. $\frac{30}{8}$ 33 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{31}{8}$ 33.

Se Nr. 79.

256. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Rouen.

Kollideret d. $\frac{11}{11}$ 33 paa Seine Floden.

Søforhør i København d. $\frac{23}{11}$ 33.

Kl. 18⁴⁵ saas forude en Slæbedampers 2 hvide Toplanter og grønne Sidelanterne. Maskinen blev straks stoppet. Fra Slæbebaaden, der senere viste sig at være S/S »Meuse«, hørtes 2 korte Toner, hvilket Signal blev besvaret med 1 kort Tone. Da M. ikke besvarede dette Signal, blev der givet 2 korte Toner, hvilke blev besvaret med samme Signal. Da M. var Tværs af Wm.Th.M., blev der slaaet Langsomt Frem; men i det samme saas et hvidt Lys om Bb., bevægende sig tværs paa Wm.Th.M.s Kurs. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og begge Ankre stukket i Bund; men umiddelbart efter, Kl. 18⁵⁶ tørnede Lægter, »Caudebec«, der var under Bugsering af M., mod Wm.Th.M.s Bov. Ved Kollisionen blev Wm.Th.M. ikke beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. og C. foreligger ikke.

257. 3^m Sk. **Wega** af Peniau, 328 Reg. T. Br. Paa Rejse fra London til Pernau i Ballast.

Strandet og forlist d. $\frac{12}{10}$ 33 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{10}$ 33.

Kl. 4 grundstødte W. under en V.-lig Storm ca. 1½ Sm. Ø. for Spirbakken. Af Besætningen kom 7 Mand i Land i en af Skibets Baade, medens 2 Mand blev bjærgtet af Redningsbaad fra Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen kendes ikke.

258. S/S **Widstoro** af Riga, 825 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Nykøbing F. med Kul.

Grundstødt d. 24/9 33 ved Femø.

Strandingsindberetning dat. 25/9 33.

Kl. 13 grundstødte W. i taaget Vejr N. for Skellerevet ved Femø.

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

259. S/S **Wilh. Colding** af København, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til Bryssel Kanal med Træ.

Mistet Dækslast og havareet d. 30/10 33 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. 7/11 33.

Kl. 15³⁰, medens W.C. under en S.-lig Orkan laa underdrejet paa ca. 57°38' N. Brd. 19°40' Ø. Lgd., gik en Del af Dækslasten over Bord. Alle Mand blev kaldt paa Dækket for at rydde op i Dækslasten. Kl. 16⁰⁰ blev Stb.s Teaktræsdør til Maskingangen og forreste Køje til 1. Styrmands Kammer slaaet ind af Søen. Kl. 19³⁰ blev Stb.s Dækslaststøtter paa Fordækket slaaet væk, og en Del af Dækslasten gik over Bord. Kl. 21⁰⁰ blev de forreste Dækslaststøtter paa Agterdækket om Stb. slaaet væk, Arbejdsbaaden og Baadklammerne knust og Vandlisten paa Baaddækket afrevet. Ved Pejling fandtes ca. 50 cm Vand i Forlasten og Stb.s Overbunker. D. 31/10 ved Daggry konstateredes endvidere følgende Skader paa Skibet: Gelænderet paa Bakken knækket og bøjet om Stb. og afrevet og bøjet om Bb., Jernbøjlen til Nr. 1 Bom afrevet, forreste Spænd Vant om Stb. paa Fordækket knækket, Skanseklædning og Lønning ved Stb.s Rigning trykket ud, Dørkarm til Stb.s Kabysdør brækket, Jernskoddet ved 1. Styrmands og 1. Mesters Kamre trykket ind. Gelænderet paa Poopen knækket og bøjet, Gelænderet rundt Rorkvadranten afrevet, begge Ferskvandspumper til Agterpeak og Ferskvandstank afrevet, Damp rør til Poospillet knækket og Presenningen til Pooplugen afrevet, hvorved en Mængde Vand var trængt ned i Poopen og en Del Proviant var blevet ødelagt. Det blev besluttet at anløbe København som Nødhavn.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

260. M/Gl. **Wilhelmine** af Kiel, 65 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Solsikkekager.

Grundstødt d. 25/2 33 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 1/3 33.

Kl. ca. 2³⁰, da W. var ca. 100 m fra den gravede Rende over Hals Barre, bemærkedes det, at Skibet drev stærkt Bb. over, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Agterenden i Farvandets S.-Side og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at faa Skibet flot, blev Ankeret kastet og Ankerlanternen sat. Kl. ca. 6³⁰ blev W. paasejlet af M/Gl. »Sally« af Skärhamn, der søgte at gaa S. om W. Ved Paasejlingen kom Skibet flot.

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

261. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/98 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Oliekager og Stykgods.

Kollideret d. 24/12 33 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 28/12 33. Søforklaring for Seeamt Hamburg d. 27/1 34.

Kl. 11⁵⁰, da Y., der havde Lods om Bord, i Taage befandt sig i Nærheden af Brunsbüttel, saas pludselig et Skib, der senere viste sig at være Slæbebaad »Stein« af Kiel, ret forude. Roret blev lagt haardt Stb., og da Y. ikke lystrede Roret, blev Maskinen, der gik langsomt, beordret Fuld Kraft Frem og derefter Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Y. med Bb. Bov mod S., der laa opankret. Begge Skibe blev lettere beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

Anm. 2. Seeamt i Hamburg har afsagt følgende Kendelse: Uheldet maa føres tilbage til, at »Yrsa«, som vidste, at der paa Brunsbüttel Red laa Skibe for Anker, ikke tidligere er gaaet for Anker; og at »Stein«, der var klar over den farlige Situation, ikke havde slækket Ankerkæden.

262. M/Sk. **Yrsa** af Marstal. 123 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Aalborg med Træ.

Sprunget læk d. 26/8 33 i Østersøen.

Søforklaring i Aalborg d. 8/9 33.

Kl. ca. 5, da Y. i en haard N.-lig Storm befandt sig mellem Landsort og Gotland, kastede Dækslasten sig, hvorved Skibet fik Stb.s Slagside. Det forsøgtes at rette Skibet op ved at lempe Dækslasten fra Stb. over i Bb.s Side. Pumpen blev prøvet, og det viste sig, at Skibet var blevet læk, Kl. 9³⁰ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at kaste Dækslast overbord. Efter at der var kastet ca. 2 Standards Træ overbord, var Skibet rettet op. Der blev pumpet uafbrudt, og d. 25/8 Kl. 6 var Skibet læns. Da Skibet kom i Læ af Gotland, blev der rigget en Stilling ud, og en Undersøgelse viste, at ca. 1 Fod af Kalftringen ved agterste Røstjern var slaaet ind.

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

263. 3^m Sk. **Zampa** af Marstal, 224 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Plyraouth til Piræus med Porcelænsjord.

a) 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $^{29}/_1$ 33 i Atlanterhavet.

Søforhør i Marstal d. $^{24}/_3$ 33.

Kl. 13³⁰, da Z. under en V.-lig Storm var paa 41°33' N. Brd. 11°50' V. Lgd., blev Letmatros Karl Anker Møller tillige med et Par andre sendt op for at bjærge Undertopsejl. Paa Vejen op styrtede han ned fra Salingen og blev dræbt med det samme. Efter forgæves at have forsøgt at have forsøgt at naa ind til Lissabon med Liget, blev den omkomne d. $^{31}/_1$ sænket i Havet.

b) Havareret, sprunget læk og forlist d. $^{28}/_2$ 33 i Middelhavet.

Søforhør i Marstal d. $^{24}/_3$ 33. Forlis anmeldelse dat. Marstal d. $^{7}/_6$ 33.

D. $^{21}/_2$ Kl. 12⁰⁰ var Z. paa 37°57' N. Brd. 7°21' V. Lgd. Det blæste en haard NV.-lig Storm med orkanagtige Byger, og Z. laa underdrejet for 2-Rebet Mesan. Skibet arbejdede voldsomt i Søen og tog svære Braadsøer over, der stadig slog Skalkningerne væk fra Agterlugen. Endvidere blev Skanseklædningen slaet ind, Storbaaden og Vandfadene blev forskubbet, og der skete flere forskellige ovenbords Havarier. Skibet lækkede en Del. D. $^{22}/_2$ Kl. 12⁰⁰ var Z. paa 37°48' N. Brd. og Galit N. Pynt pejledes i misv. SØ. $^{1}/_2$ S. Vejret bedredes i Løbet af Dagen. D. $^{27}/_2$ Kl. 12⁰⁰ var Z. paa 34°15' N. Brd. 16°34' Ø. Lgd. Det blæste en frisk ØNØ.-lig Kuling med høj Sø. Kl. 19 konstateredes det, at der var Vand overalt i Lasten og da Vandet, der pumpedes op, var fyldt med Porcelænsjord fra Ladningen, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Tripolis. Gennem et Hul i Dørken Agter pejledes 4 Fod Vand. Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet i Lasten, og d. $^{28}/_2$ Kl. 12⁰⁰, da Skibet var paa 33°27' N. Brd. 14°30' Ø. Lgd., pejledes 5 Fod Vand Agter. Det blæste en let Brise med meget høj Dønning. Kl. 13⁰⁰ afholdtes Skibsraad, hvorefter det blev besluttet at forlade Skibet, der var meget vanskeligt at styre. Kl. 16, da Z. var ca. 75 Sm. fra Tripolis, gik Besætningen — 6 Mand — i Baaden. D. $^{1}/_3$ Kl. 13 indkom Baaden til Tripolis.

Anm. Søretten har intet oplyst om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Forliset skyldes haardt Vejr.

264. Lgt. **Ø. K. 4.** af København.

Kollideret d. $^{23}/_{10}$ 33 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $^{7}/_{11}$ 33.

Se Nr. 235.

265. Halvdæksbaad uden Navn. Paa Rejse fra Aarhus til Samsø.

Kæntret i Juli 33 i Aarhusbugten; 2 Omkomne.

Søforhør i Aarhus d. $^{14}/_9$ 33.

D. $^{10}/_7$ Kl. ca. 20 afgang Baaden fra Aarhus paa Lysttur til Samsø. D. $^{11}/_7$ Kl. ca. 15³⁰ blev Baaden fundet kæntret ca. 3 Sm. SØ. for Aarhus Havn. Af de ombordværende 2 Personer, Svend Valdemar Arnholtz og Tømrer Carl Frederik Hald, begge af Aarhus, er den ene senere fundet som Lig, medens den anden er forsvundet.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1933 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	7	3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	9	3
Grundstødning	34	30	—	2	10	3	—	3	7	4	2	1	—	2	—	5	53	50
Kæntring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprunget læk i Søen	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2
Forladt synkefærdig	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Forskellig Søskade	15	11	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	11
Kollision	33	55	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	55
Kondemnation efter Søskade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brand	7	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	3
Borteblevet	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Overbordfald m. m.	14	23	—	1	3	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	17	27
I alt...	124	128	—	3	15	3	—	3	9	5	2	2	—	3	—	5	150	152

302

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1933 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.	7	224	3	2965	10	3189
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Forladt synkefærdig	6	433	—	—	6	433
Kollision	7	725	—	—	7	725
Kondemnation	1	239	—	—	1	239
Brand	4	178	—	—	4	178
Borteblevet	1	45	1	128	2	173
I alt...	26	1844	4	3093	30	4937

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1933 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	I alt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	8	8	16
Overbordfald	9	7	16
Andre Ulykkestilfælde	2	5	7
I alt...	19	20	39

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1933 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		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).....	1	2	—	1	4	—	2	—	—	2	6	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	—	5	1	—	6	6	—	—	—
Jyllands Østkyst.....	2	2	—	—	4	2	3	—	—	5	9	—	—	—
Limfjorden.....	4	2	—	—	6	1	—	—	—	1	7	—	—	—
Læsø.....	—	1	—	—	1	1	2	—	—	3	4	—	—	—
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns Nordkvt (med Samsø)	5	—	—	—	5	2	—	—	—	2	7	—	—	—
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland)	1	—	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	3	—	—	—	3	1	1	—	—	2	5	—	—	—
Sjællands Vestkvt (m. Sprogø)	1	—	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	2	1	—	—	3	5	1	—	—	6	9	—	—	—
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	1	—	—	3	5	2	—	—	7	10	—	—	—
Møens Øst- og Sydkyst.....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Sjællands Østkyst (Svd fra til Amager).....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Amager.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	2	—	2	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Bornholms Vestkyst.....	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
Bornholms Østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—
I alt...	25	10	4	1	40	21	19	2	—	42	82	—	—	—

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 — 302 — større end i Aarene 1932 og 1931, hvor Antallet var henholdsvis 219 og 280, medens ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1933 — 82 — er større end i 1932, hvor Antallet var 59, men mindre end i 1931, hvor Antallet var 87.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1933 gaaet tabt 4 Skibe med en samlet Tonnage af 3093 Reg. Tons Brutto. I 1932 og 1931 var Tabet henholdsvis 1 Skib paa 2940 Reg. Tons Brutto og 4 Skibe med 3975 Reg. Tons Brutto. Det for 1933 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 26 Skibe med 1844 Reg. Tons Brutto — er større end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1932 udgjorde 15 Skibe med 1322 Reg. Tons Brutto og i 1931 ialt 20 Skibe med 1002 Reg. Tons Brutto.

De i Tabel B opførte 26 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var — med Undtagelse af 1 Skib paa 389 Reg. Tons Brutto — alle under 300 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1933 har der været ialt 10 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 3 Tilfælde i Motorskibe og 7 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor. Aarsagen til Branden i Motorskibene er i de 2 Tilfælde ukendt, i det 3. Tilfælde (en Motor-Patrouillebaad) opstod Branden som Følge af en Motoreksplosion af ukendt Aarsag. I Sejlskibene med Hjælpemotor var Aarsagen til Branden henholdsvis Ild fra Motorens Kaburator, Antændelse af Benzindampe ved uforsigtig Brug af Tændstikker, en væltet, tændt Blæselampe og Antændelse af Petroleum fra en læk Petroleumsledning; i de øvrige 3 Tilfælde er Aarsagen til Branden ukendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 16 Tilfælde i 1933 mod 11 Tilfælde i 1932 og 12 Tilfælde i 1931.

Af de ifølge Tabel C omkomne 39 Personer var 35 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1933, er afgivet i 10 Tilfælde.