

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1935

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

MAJ 1936

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart

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



Bianco Lunos Bogtrykkeri, A/S, København.

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1935.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1935.....	51

1935.

1. S/S A. P. Bernstorff af Esbjerg, 2316 Reg.T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Dunkerque til Esbjerg med Passagerer og Stykgods.

Brand om Bord d. $16/4$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $25/4$ 35.

Kl. ca. 17^{30} opdagedes det, at der trængte Røg ud fra Træbeklædningen mod Kedelrumsskoddet i Bb.s Kahytsgang. Efter ca. 1 Times Forløb var Ilden slukket. Ved Branden blev Træbeklædningen og Isolationen mellem denne og Skoddet beskadiget og Skoddet bulet et enkelt Sted.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Varmen fra Jernskoddet har antændt Træbeklædningen.

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

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

Kollideret d. $26/1$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $29/1$ 35.

Kl. 7^{00} passeredes Trekroner. I Nærheden af Lystbaadehavnen passeredes en modgaaende Damper i ca. 1 Skibslængdes Afstand. Umiddelbart efter saas Lanternen fra en Slæbedamper, der laa tværs i Bomløbet. Da det viste sig, at Slæbedamperen var i Færd med at bugsere en Damper — S/S »Trondhjem« af København — ud fra Nordre Toldbod, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede Stævnen imod T.s Stævn, hvorved Aa, fik Stævnen beskadiget over Vandlinjen og T. fik en Bule i den øverste Plade samt Skanseklædningen beskadiget.

Af den af T.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at T. var under Forhaling fra Nordre Toldbod assisteret af en Bugserdamper Agter. Da Agterskibet var trukket ud fra Kajen, blev Maskinen beordret Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da T. laa omtrent tværs i Farvandet, kom Aa. i Sigte passerende en Damper, der hidtil havde været i Sigte. Der blev atter givet 3 korte Toner med Dampfløjten, men kort efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i Aa. for sent er blevet opmærksom paa T.s Manøvrer.

b) Paa Rejse fra København til Aalborg med Passagerer og Stykgods.

Tørnet Kajen d. $1/6$ 35 i Aalborg.

Søforhør i København d. $12/6$ 35.

Kl. 6^{22} , medens Aa. var i Færd med at lægge til Kajen, tørnede Skibet med Stævnen imod denne, hvorved Kajen blev beskadiget.

3. S/S Adolph Bratt af Göteborg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $28/8$ 35 i Aarhus.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $28/8$ 35.

Kl. ca. 14, medens A.B. lastede Sækkegods i Aarhus Havn, arbejdede en Muffe paa Krumtapakslen paa det Bb.s Spil ved Nr. 3 Luge sig løs. Spiltromlen blev derved frigjort, og et Slæng, der var under Op-hivning, faldt ned i Lastrummet, hvor det ramte en Havnearbejder, der fik sit højre Ben brækket.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Koblingsmuffen m. m. til Spiltromlen var slidt.

4. M S Afrika af København, 8597 Reg.T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Haifa til Rotterdam.

Grundstødt d. $16/3$ 35 paa Maas.

Søforhør i København d. $26/3$ 35.

Kl. 0^{53} passeredes Maas F.S. tæt om Bh.; Kl. 1^{46} fik A. Lods om Bord, og Kl. 2^{10} passeredes yderste Molefyr. Umiddelbart efter faldt begge Maximaler paa Hjælpe-motorerne, hvormed Motorer og Hjælpe-maskineliet stoppede. A. mistede Styret og drejede Stb. over, og skønt Bb.s Anker blev kastet, tog Skibet Grunden paa den S-lige Flodbred og blev staaende. Kl. 11^{30} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

5. M/Jt. Aggersund af Aalborg, 51 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $6/11$ 35 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $13/11$ 35.

Kl. ca. 8, da A. under en frisk SSØ.-lig Kuling befandt sig ud for Fruens-Holm, var Bedstemand Carl Jensen af Nørresundby i Færd med at hale ind paa Storskødet. Da Vinden var agterind, slog Sejlet over, og Bommen ramte Bedstemanden, der blev slaaget over Bord. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft

Bak. Den overbordfaldne saas i Vandet et Stykke agterude; men kort efter forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Efter 1 Times forgæves Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

6. M/S **Ajax** af Hammerhavnen, 182 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

1 Mand kommet til Skade d. $12/7$ 35 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $20/7$ 35.

Kl. ca. 18, da A. laa langs Kaj ved Kalkbrænderihavns-gade og lossede Sten, skulde Lossebommen løftes ved Hjælp af Spillet, hvorpaa Hangeren var gjort fast. Under Ophivningen svigtede Bremsen, og Spillet begyndte at fire. Skibets Styrmand vilde stoppe Hangeren med Hænderne, men da han ikke kunde holde den, fik han højre Haand stærkt forbrændt af Hangeren, der løb gennem Haanden. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.

7. 2^m M/Kt. **Albert** af Trangisvaag, 141 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

a) Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $18/3$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $23/3$ 35.

Kl. 16^{30} , medens A. laa underdrejet under en Ø.-lig Storm, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Klyverbommen brækkede og den ene Redningsbaad blev slaaet over Bord. Endvidere blev Skibet slaaet læk forskelligte Steder. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

b) Paasejlet d. $24/3$ 35 i Reykjavik Havn.

Søforklaring i Reykjavik d. $30/3$ 35.

Kl. ca. 20^{15} , medens A. under en SØ.-lig Storm laa opankret paa anvist Plads, fiskede S/S »Island« af København, der var for udgaende, A.s Ankerkæde, hvorved A. blev trukket mod I. og tørnede dette Skib to Gange. Ved Kollisionen fik A. Lønningen, Svineryggen, Skanseklædningen og Rigningen beskadiget.

I.s Besætning har under et den $11/4$ 35 i København afholdt Søforhør forklaret, at I. Kl. ca. 20 bakkede ud af Havnen, assisteret af Lods. Da I. havde passeret Inderkosten, blev Skibet af Vinden ført S. over. Ankrene blev stukket i Bund og Maskinen beordret Halv Kraft Frem samtidig med, at Roret blev lagt Stb. Da der syntes Fare for en Kollision med A., blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem, men I. drev med Bb.s Side ned mod A., hvis Ankerkæde fiskede I.s Skruer, der imidlertid var blevet stoppet.

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

8. S/S **Alfa** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Stockholm til Djupvik.

Kollideret d. $29/8$ 35 i Trälhavet.

Svensk Rapport dat. $30/8$ 35. Søforklaring i Helsingør d. $3/9$ 35.

Kl. 18^{00} da A., der havde Lods om Bord, i klart Vejr var i Nærheden af Brødstycket, saas M/S »Mantantara« af Gravenhage for indgaende i Sejlrenden fra Sandhamn. A. blev holdt omtrent midt i Løbet, Da Skibene nærmede sig hinanden hørtes fra M. 1 kort Tone. Signalet blev fra A. besvaret med 1 kort Tone, og Roret blev lagt haardt Stb. Kort efter hørtes fra M. 2 korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der fra A. atter givet 1 kort Tone med Dampfløjten, hvorefter Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra M. blev Signalet besvaret med 3 korte Toner, men da dette Skib drejede Bb. over, og en Kollision syntes uundgaelig, blev A.s Ror lagt haardt Bb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Umiddelbart efter — Kl. 18^{04} — tørnede M.s Stb.s Bov mod A.s Stb.s Side midtskibs, hvorved A. fik stor ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

9. S/S **Algarve** af København, 1355 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Genova til Livorno.

Mistet Ankeret d. $2/10$ 35 i Livorno.

Søforhør i København d. $11/11$ 35.

Kl. 12^{45} blev A. under en haard NV.-lig Kuling for langsom Fart holdt ud gennem det S.-lige Løb til Havnen. Da Læmolen passeredes, saas en Spærring tværs over Havnen, afsluttet med en forankret Lægter. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og begge Ankre blev stukket i Bund. Lodsens kom nu om Bord, og to Slæbebaade blev antaget for at assistere A. til Kaj. Under Indhivning af Ankerne viste det sig, at disse havde fisket Lægterens Ankerkæde. Da det var umuligt at faa Bb.s Anker klart, blev det stukket fra tillige med 15 Fv. Kæde.

10. S/S **Alku** af Åbo, 1203 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Sunderland til Åbo med Koks.

Grundstødt den $16/2$ 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/2$ 35. Strandingsforretning i Vangsaa d. $16/2$ 35. Søforklaring i Frederikshavn d. $15/3$ 35.

Kl. ca. 2^{00} , da A. efter Bestikket skulde være ca. 41 Sm. VNV. $3/4$ V. af Hanstholm, blev det Taage. Kl. ca. 3^{20} saas pludselig Land forude. Roret blev lagt haardt Bb. Da Skibet ikke lystrede Roret, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ud for Vangsaa Mellemstrand og blev staaende. D. $6/3$ Kl. 5 kom A. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper efter at en Del af Ladningen var oplosset.

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

11. M/B Allright 5 af Hirtshals, 8 Reg. T. Br. Bygget 1931.

Kollideret d. $18/11$ 35 i Hirtshals Havn.

Søforklaring i Hjørring d. $29/11$ 35.

Kl. ca. 18 afgik A. 5 fra Vestmolen. Kort efter saas om Bb. et Fartøjs Toplanterne og røde Sidelanterne, og Skruen blev koblet fra. Da Fartøjerne nærmede sig hinanden, blev Skruen atter koblet til, men i det samme kom det andet Fartøjs grønne Sidelanterne i Sigte. A.5.s Motor blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede det andet Fartøj — Ff. »Frans« af Hirtshals — med Stb.s Bov mod A.5.s Stævn. Ved Kollisionen led A.5 ingen nævneværdig Skade.

Af den af F.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at F. var paa Vej fra Auktionshallen til Vestmolen, sejlene for Langsom Fart. Da F. var omtrent udfor Pier 2.s NØ.-lig Hjørne, kom en klar Lanterne, der blev antaget for et Fartøjs Agterlanterne i Sigte forude. Et Øjeblik efter skete Kollisionen, hvorved F. fik en Del Skade.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i F. ikke har set A.5.s røde Sidelanterne.

12. Stf. Alma af Sønderborg, 6 Reg. T. Br. Paa Stenfiskeri i Lille-Bælt.

Sprunget læk og forlist d. $10/10$ 35 i Lille-Bælt.

Søforklaring i Sønderborg d. $15/10$ 35.

D. $9/10$ Kl. ca. 22 afgik A. fra en Fiskeplads paa NØ.-Siden af Als. Vinden var S., flov. A.s Motor var havareret, hvorfor Fartøjet gik for Sejl alene. Da A. var tværs af Nordborg Fyr, gik Vinden om i SV., og da der stod en Del Sø, forsøgtes det at faa A. over Stag for at komme i Læ af Land. Forsøget mislykkedes gentagne Gange, og da A. viste sig at være læk, halsedes rundt, og Pumpen holdtes gaende. Vandet stod imidlertid ind over Dækket i Bb.s Side, hvor Pumpen var, hvorfor der atter blev halset. Det forsøgtes at lette Fartøjet ved at losse 3 Tons af Lasten, men da det viste sig umuligt at holde A. flydende, gik Besætningen — 2 Mand — den $10/10$ Kl. 5 i Jollen, og ca. 5 Minutter senere sank A. Kl. ca. 8^{30} naaede Jollen i Land ved Kjelstrup Strand.

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

13. S/S Alssund af København, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra London til New York med Stykgods.

Brand om Bord d. $11/3$ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $26/3$ 35.

Kl. 0^{15} , da A. var paa ca. $46^{\circ} 30'$ N. Brd. 38° V. Lgd., opdagedes Røg i Bunkerne, og en Undersøgelse viste, at der var Ild i Ladningen paa Nr. II Mellemdæk. Ventilatorerne blev skalket, og Dampslukningsapparatet til Nr. II Mellemdæk blev sat til og holdt i Virksomhed, indtil A. d. $20/3$ Kl. 16^{30} opankredes i New York. Ventilatorerne blev afdækket og 2-Lugen delvis aabnet, og da der ikke viste sig Ild, blev Skibet lagt til Kaj. Kl. 19^{35} viste der sig Ild i Underlasten mellem Nr. 2 og 3 Luge; begge Luger blev skalket, Luftventilerne tætnet og Dampslukningsapparatet til Nr. 2 Underlast sat i Virksomhed. D. $21/3$ Kl. 8^{30} aabnedes Nr. 3-Luge, men da det stadig røg fra Lasten, blev Lugen atter skalket og Dampslukningsapparatet sat i Virksomhed. D. $23/3$ Kl. 8 aabnedes atter for Nr. 3-Luge. Da Ilden igen brød ud i Underlasten, blev det besluttet at fylde Nr. 2 Lastrum med Vand, og Kl. 9^{30} blev 3 Brandslanger fra 2 Slæbebaade samt A.s Brandslanger sat i Virksomhed i henholdsvis Nr. 2 og 3-Lugen til Underlasten. Kl. 10 begyndte Skibssiden ud for Forkant af forreste Hus om Bb. at bule paa Grund af Varmen. Kl. 10^{10} blev Lugerne skalket, medens der fortsattes med at pumpe Vand i Underlasten. Kl. 15^{30} aabnedes atter for Lugerne, og den Ladning, som laa over Vandet i Underlasten, blev sprøjtet over med Vand. Kl. 17 var Branden slukket.

14. 3^m M/Sk. Amager af Dragør, 80 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Memel til Danzig med Vikker.

Kollideret d. $27/5$ 35 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $4/6$ 35.

Kl. 6^{00} afgik A. fra Marine Kolenlager til Holmhavnen, assisteret af Lods. Forude saas en medgaende Damper i 5—6 Skibslængders Afstand samt en modgaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Norden« af Hamburg. Fra de to Dampere hørtes 2 korte Toner, og A. drejede Bb. over. De to Dampere passerede hinanden paa Stb.s Side, og N., der havdes om Stb., styrede en Kurs skærende A.s Kurs. Da N. syntes at bibeholde sin Kurs, blev A.s Ror lagt Stb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen slaaet fra, derefter Bak og kort efter Frem. Umiddelbart efter tørnede N.s Bb.s Bov mod A.s Bb.s Bov, og Skibene gled langs Siden af hinanden, hvorved A. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

15. S/S Amelia Lauro af Napoli.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $28/1$ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $28/1$ 35.

Kl. ca. 17, medens A.L. lossede Solsikkefrø ved Islands Brygge, mistede en Havnearbejder, der stod paa en paa Dækket anbragt 2 m høj Stilling, sit Tag i en Lossetønde, han skulde tippe. Herved mistede den paagældende Balancen og faldt ned paa Dækket, hvorved han beskadigede Ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $9/4$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁴/₄ 35.

A. laa ved Østmolen i Frihavnen, hvor der lossedes Brædder. Kl. ca. 21, da en Længe Brædder skulde hives op fra Lasten, fiskede Længens ene Ende, men kom straks fri, hvorved Længen svingede saaledes, at den ramte en Havnearbejder, der fik det ene Ben kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

17. Ff. **Ane Marie** af Esbjerg, 43 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. ²⁶/₄ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹¹/₆ 35.

Kl. ca. 16, medens A.M. var i Færd med at løbe Linerne ud paa en Fiskeplads 5 Sm. NV.t.V. af Rødeklif, styrende en SV.-lig Kurs tilbage mod Bøjen, saas Ff. »Elna« af Esbjerg om Stb., løbende Liner ud paa en S.-lig Kurs. For at undgaa, at Kutternes Grejer kom uklar af hinanden, maatte A.M. gaa foran om E., hvorfor der holdtes noget S. over. Da Fartøjerne nærmede sig hinanden, og der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede E. med Stævnen mod A.M.s Stb.s Side, hvorved 6 Lønningsstøtter, Lønning og Skandæk blev beskadiget.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at E. var i Færd med at løbe Linerne ud fra en Plads ca. 1500 m SØ. for A.M.s Bøje. Der styredes S. over tilbage mod Bøjen, da A.M. saas om Bb. paa Vej tilbage mod sin Bøje. For at lade A.M. gaa foran om E., blev Farten reduceret, da Kutterne var ca. 800 m fra hinanden, og da Afstanden var ca. 500 m, blev Skruen koblet fra. 3—4 Minutter senere, da E. paa det nærmeste laa stille, skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at A.M.s Fører har bedømt Forholdene forkert.

18. Ff. **Angela** af Voersaa.

Kollideret d. ³/₇ 35 i Skagen Havn.

Søforklaring i Skagen d. ⁵/₇ 35.

Kl. ca. 3 afgik A. fra Skagen. Umiddelbart efter at Midtermolen var passeret saas et Skib — M/S »Bjørn« af Graverne — udenfor Havneindløbet for indgaaende. A., der ikke førte Lanterner, holdtes Stb. over mod det V.-lige Havnehoved. Kort efter saas B. dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede B. med Boven mod A.s Stævn, der blev revet af.

B.s Besætning har forklaret, at medens B. var under Indsejling til Skagen, sejlene i Farvandets Stb.s Side, kom A. pludselig i Sigte i ca. 20 m.s Afstand. Da en Kollision syntes uundgaaelig, og B. ikke kunde komme længere over i Farvandets Stb.s Side, drejedes Bb. over, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at B. blev drejet Bb. over, da A. kom i Sigte.

19. Ff. **Anna** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg.

Kollideret d. ³⁰/₃ 35 i Thyborøn Havn.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²/₄ 35.

Kl. ca. 15³⁰ under Udsejling af Thyborøn Havn, kom Ff. »Gunnar Schou« af Frederikshavn, der var for indgaaende, i Sigte udenfor Havnen. A. blev holdt i Farvandets S.-lige Side. Da G.S. havdes ca. 4 Streger foran for tværs om Bb., drejede dette Fartøj pludselig Bb. over. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak, og Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter tørnede G.S. med Stævnen mod A.s Bb. Røstjern. Efter Kollisionen blev A., der havde faaet Hul i Siden, sat paa Grund.

Af den af G.S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Fartøj under Indsejlingen til Havnen blev holdt i Farvandets N.-lige Side. Da G.S. var mellem Havnemolerne, blev Fartøjet af Strømmen drejet Bb. over. Roret blev lagt Stb. og Maskinen kastet Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

20. M/Gl. **Anna** af Horsens, 49 Reg. T. Br. Bygget 1869/1900 af Eg. Paa Rejse fra Kalundborg til Horsens med Superfosfat.

Grundstødt d. ²⁰/₁₂ 35 ved Endelave.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. ⁶/₁ 36.

Kl. 11³⁰ passeredes Vesborg Fyr. Herfra styredes NV.t.V. ¹/₂V. Kl. 12⁴⁵ havdes Nordenden af Endelave i V.t.S., hvorefter Føreren gik under Dæk for at se i Søkortet samt smøre Motoren. Kort efter fik Rorsmanden en Genstand i Sigte, som blev antaget for den røde Kost paa Overgrunden, hvorfor han ændrede Kursen til NV.t.V. Kl. ca. 12⁵⁵ kom Føreren paa Dækket, og da han saa, at A. var kommet for tæt til Overgrunden, blev Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 16⁰⁰ kom A., der var blevet læk, 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, at Rorsmanden fejlagtig mente at have set Kosten paa Overgrunden, hvorfor han ændrede Kursen ¹/₂ Str. N. over.

21. M/S **Argentina** af København. 5375 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²³/₂ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²³/₂ 35.

Kl. ca. 9³⁰, da A. laa i Frihavnen, skulde en Skærestok over Nr. 4 Mellemdæksluge aftages. Der hugedes en Hanefod med 2 Kroge i Huller i begge Ender af Skærestokken; men da der blev hevet paa Hanefoden, rettede den ene Krog sig ud, hvorved den blev slynget i Hovedet paa en Havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

22. S/S **Argo** af Korsør, 1933 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 20/11 35 i Burntisland.

Søforklaring i Edinburg d. 21/11 35. Søforhør i Aarhus d. 3/12 35.

Kl. 8¹⁵ skulde A. ind i Dokken i Burntisland. For at svinge Skibet rundt, blev en Trosse ført gennem Kæben paa Bakkens Stb.s Side og fastgjort i Land, medens der holdtes Tørn om en Pullert paa Bakkens Agterkant. Herunder bekneb Trossen sig om Pullerten, hvorved den totnede op med en saadan Kraft, at Kæben i Stævnen brækkede, og Trossen, der viste agterover, ramte Matros Henrik Majus Larsen af Fuglsø, der blev kastet mod Gelænderet paa Bakkens Agterkant, og derfra ned paa Dækket. Det viste sig, at den paagældende havde brækket Ryggen ved at tørne mod Gelænderet, og at Døden var indtraadt øjeblikkelig.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

23. M/Gl. **Argus** af Svendborg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Herrenwyk til Svendborg med Raajern.

Grundstødt d. 26/5 35 ved Ærø Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 31/5 35.

Kl. ca. 16, da A. var midt i Marstal Rende, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. ca. 22³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Vandstanden i Renden var ca. 1/2 m under daglig Vande.

24. B/B **Aros** af Aarhus, 59 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

Kollideret d. 9/8 35 i Aarhus Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 12/8 35 og i Aarhus d. 13/8 35.

Kl. 15⁰⁰ afgik A. fra Midtermolen, Kaj 23, til Søndre Molearm, Kaj 20. Maskinen gik Halv Kraft Frem, indtil A. var ved Nordre Mole, hvor der blev slaaet Lamrsomt og Roret lagt Stb. Umiddelbart efter opdagedes M/S »Erik« af Odense kommende ud fra Bassin I. A.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak. Fra E. hørtes 1 kort Tone, men en Kollision var uundgaelig, og 10—12 Sekunder senere tørnede E. med Stævnen imod A.s Stb.s Side ud for Rigningen, hvorved Fenderlisten blev gennemskaaret, Vinkeljernet bøjet, Skandæksplanken brækket og 2 Plader under Fenderlisten bulet.

Af den af E.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da E. var kommet ud i Sejlløbet saas A. ved Nordre Mole drejende først Bb. over, derefter Stb. over. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik E. en mindre Bule tæt ved Stævnen om Mb.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i A. for sent har set E.

25. M/S **Asbjørn** af København, 4387 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

Kollideret d. 21/11 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 23/11 35.

Kl. ca. 17⁰⁰ passeredes Molerne til Frihavnen for langsom Fart. Bb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak. Kørt efter hørtes fra B/B »Odin« af København, der var ved at tage en Slæber fra A. Agter, en Række korte Toner med Dampfløjten og umiddelbart efter mærkedes en Række Stød i A., og Bb.s Maskine stoppede samtidig med, at der blev slaaet Stop paa Maskintelegraf. Det viste sig, at O. havde tørnet Bb.s Skrue, der blev beskadiget.

Af den af O.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at medens O. var i Færd med at tage Slæberen fra A., begyndte A.s Bb.s Skrue pludselig at gaa Bak. O.s Ror blev lagt Mb., men da O. blev suget ind mod A.s Bb.s Laaring, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet en Række korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter mærkedes to Stød fra A.s Skrue. O. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den af A. foretagne Bakmanøvre.

26. S/S **Askø** af København, 1299 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Ghent med Træ.

Kastet Dækslast over Bord, havareret d. 17/10 og 19/10 35 i Skagerak og i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Aalborg d. 14/11 35.

D. 17/10 Kl. 8⁰⁰ passeredes Rubjerg Knude. Det blæste en frisk V.-lig Kuling. Umiddelbart efter fik Skibet 10° Stb.s Slagside. Ved at lempe Dækslast samt fylde Tanke, lykkedes det at rette Skibet nogenlunde op. Vinden friskede, og Kl. 15³⁰ tog Skibet en svær Braasø over fordækket, hvorved Skibet fik 15° Stb.s Slagside og mistede Styret. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at kaste Dækslast over Bord. Efter at ca. 10 Stdr. var kastet over Bord, var Skibet rettet op.

D. 19/10 blæste det en SV.-lig orkanagtig Storm. Kl. 6³⁰ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at kaste Dækslast over Bord fra Forskibet. Under dette Arbejde tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Dækslaststøtterne knækkede, Rigningen blev revet fra Fokkemasten og 2 Bomme slaaet ud over Siden. Endvidere gik en Del af Dækslasten samt 4 Mand af Besætningen over Bord, men det lykkedes

at bjærge alle 4 Mand. A. fik en haard Stb.s Slagside, hvorfor Dækslastsurringerne om Stb. blev kappet. Skibet tog atter en Braadsø over, hvorved Dækslasten om Stb. gik over Bord og Skibet rettede sig op. Da der syntes Fare for, at Fokkemasten skulde gaa over Bord, blev det Kl. 12⁰⁰ efter et paany afholdt Skibsraad besluttet at søge Nødhavn i Esbjerg. Ved en senere foretagen Undersøgelse viste det sig, at Skanseklædningen i begge Sider paa Fordækket var blevet trykket ind samt at Bakken havde arbejdet sig læk.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

27. M/S **Asnæs** af København, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Antwerpen med Korn.

Paasejlet d. ²⁵/₁ 35 paa Cuxhafen Red.

Søforklaring i Cuxhafen d. ²⁹/₁ 35.

Kl. ca. 22, da A. under en S.-lig Storm laa opankret paa Cuxhafen Red, gik 2 Ankerliggere — S/S »Brechtsee« af Bremerhafen og S/S »Elfried Charlotte Becker« af Altona — i Drift og drev ned paa A., hvorved dette Skib blev en Del beskadiget.

Anm. Seeamt i Hamburg har afsagt en Kendelse, hvorefter Paasejlingen udelukkende skyldes den Omstændighed, at B. og E.C.B. gik i Drift.

28. 2^m M/Kt. **Atlantic** af Fuglefjord, 82 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. ¹⁸/₃ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. ²⁶/₃ 35.

Kl. ca. 16, medens A. laa underdrejet under en ØSØ.-lig Storm, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Sejlene blev fyldt, og Skibet krængede Stb. over og blev liggende. Roret blev lagt Stb., og Saltet, der var kastet ud i Stb.s Side, blev lempet saaledes, at Skibet atter rettede sig op. Medens Skibet laa overkrænget, brød en Del Søer over Skibet, hvorved der skete en Del Havarier, blandt andet sprang en stor Del af Dækket læk, en Del af det opstaaende knækkede, en Del Skodder i Lukafet knækkede, Storgaflen og Mesangaflen brækkede, Mesanmasten blev revet ud af sit Spor og begge Baadene slaaet over Bord. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

29. M/S **Australien** af København, 6652 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Cape Town til Freemantle med Stykgods.

Brand om Bord d. ¹⁹/₆ 35 i det indiske Hav; kastet Last over Bord.

Søforklaring i Perth d. ¹¹/₆ og ¹²/₆ 35, og i Sydney d. ²⁹/₇ 35. Søforhør i København d. ¹⁴/₁₁ 35.

Kl. 21³⁰ passeredes Cape Pt. Fyr i 8,2 Sm.s Afstand. Der styredes retv. S. 58° Ø. Kl. 22¹⁵ opdagedes Røg og Gnister fra den forreste Stb.s Luftventil til Nr. 4 Last, og der konstateredes Ild paa Stb.s Side af Nr. 4 Mellemdæk samt i Underlasten. Ilden paa Mellemdækket blev bekæmpet med 2 Brandslanger, og Kl. 22⁴⁵ var den slukket. Da det paa Grund af Røg var umuligt at opholde sig paa Mellemdækket, blev Spardækslugen skalket med 2 Presenninger, og Kl. 23²⁰ blev der sat Damp til Mellemdækket og Underlasten samtidig med, at der blev sprøjtet Vand gennem den forreste Stb.s Luftventil til Underlasten. Kl. 23⁵⁰ opdagedes det, at Malingen brændte af agterste Maskinskod oppe under Dækket om Stb. Der boredes 2 Huller i Skoddet, i det ene sattes et Damprør, hvorigennem der blev sat Damp til Lasten, igennem det andet Hul blev Ilden angrebet med Vand. D. ²⁰/₆ Kl. 1¹⁰ blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind langs Kysten. Kl. 8³⁰ blev der lukket for Dampen til Lasten. Paa Mellemdækket var Ilden blussat op paany, men den blev hurtig slukket. Ildens Omfang i Underlasten blev lokaliseret til at være i nogle Papirballer, beliggende fra Maskinskoddet ca. 6 m agter over om Stb. Det forsøgte at bekæmpe Ilden med Vand, men da det paa Grund af Varme og Røg var umuligt at opholde sig dernede, blev Spardækslugen Kl. 9⁴⁰ paany skalket, og der blev sat Damp til Mellemdæk og Underlast, samtidig med at der sprøjtedes Vand igennem Luftventilen. Der boredes endnu 2 Huller i Maskinskoddet, hvorigennem Ilden blev bekæmpet med Vand. D. ²¹/₆ Kl. 8³⁰ blev der lukket for Dampen til Mellemdækket, og Kl. 9⁰⁰ aabnedes Lugerne til Mellemdækket. Ilden paa Mellemdækket blussede paany op, men blev hurtig slukket. Kl. 14¹⁵ blev der lukket for Dampen til Underlasten, og Kl. 15⁰⁰ aabnedes Lugene og Ilden blev angrebet med Vand. Kl. 15²⁵ opankredes A. 10 Sm. retv. N. 50° V. af Port Elisabeth. Kl. 17³⁰ paabegyndtes Arbejdet med at hive de Papirruller, der havde varet angrebet af Ilden, op fra Lasten. Da Rullerne kom paa Dækket, begyndte de atter at brænde, hvorfor de blev kastet over Bord. Kl. 23³⁰, da ca. 27 Ruller og 4 Baller Papir samt ca. 90 Baller Papirmasse var kastet over Bord, var Branden slukket. Ved Branden blev Stb.s Side af Mellemdækket bulet, Dæksbjælkerne bøjedede i en Udstrækning af ca. 6 m fra Maskinskoddet og agter over samt Maskinskoddets øverste Plade let bulet.

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

30. M/Jt. **Avance** af Rødvig, 92 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg, Fyr og Staal. Paa Rejse fra Kerteminde til Randers med Stykgods.

Mistet Dækslast og havareret d. ²⁴/₂ 35 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring d. ²⁵/₂ 35 i Kerteminde.

Kl. 11, da A. under en frisk VNV.-lig Kuling var ca. ¹/₂ Sm. SØ. af Lille-Grund Lysbøje, styrende NNV., tog Skibet 3 svære Søer over, hvorved Surringerne til 3 Pontoner, der stod paa Dækket, brækkede, og Pontonerne gik i Drift. Der holdtes tilbage mod Kerteminde, men kort efter tog Skibet atter et Par svære Søer over, og 2 Pontoner blev slaaet over Bord, hvorved ca. 9 m af Skanseklædningen og Lønningen blev knust. Der søgtes tilbage til Kerteminde.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

31. S/S Beira af København, 1273 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Hamburg.

Kollideret d. $31/135$ i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $19/235$.

Kl. ca 11^{10} , da B., der havde Lods om Bord, var i Kurven ved Vigepladsen ved Schwartenbech, kom en modgaaende Damper — polsk S/S »Tezew« — i Sigte $1\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Fra T. hørtes 2 korte Toner, hvilket Signal B. besvarede med samme Signal, og Roret blev lagt Bb. Da Skibene var 2—3 Skibslængder fra hinanden, hørtes fra T. 1 kort Tone og derefter 3 korte Toner. B.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner, men umiddelbart efter tørnede T. mod B.s Stb.s Side ved 3-Lugen, hvorved B. fik en Bule i øverste Plade under Hoveddækket og en mindre Lækage.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Riga til København.

1 Mand forsvundet d. $28/835$ i Østersøen.

Søforhør i København d. $30/835$.

Kl. ca. 8^{45} savnedes 1. Maskinmester Christian Bjørndal Christensen, der sidst var set Kl. ca. 1^{30} . Da en Eftersøgning viste sig at være forgæves, maa det antages, at den paagældende er faldet over Bord og druknet.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

32. S/S Bellona af Odense, 840 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til København med Kul.

Tørnet Kajen d. $14/1135$ i København.

Søforklaring i København d. $13/136$.

Kl. 7^{15} under Manøvrering for at lægge til ved Det Forenede Dampskibs-Selskabs Kulplads paa Refshaleøen, kom Skibet ind i Skruevandet fra et Skib, der laa og rørte Maskinen. B. mistede Styret og tørnede med stor Kraft mod Kajen, der blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

33. M/Gl. Benedikt af Fredericia, ca. 19 Reg. T. Br.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $26/435$ i Middelfart.

Rapport fra Politiet i Middelfart dat. $3/535$.

Kl. ca. 8, medens B. laa langs Kaj og lossede Kul og Briketter, gik under Oppejsning af en Tønde Briketter et Tandhjul paa Spillet ud af Indgreb med et andet Tandhjul. Derved faldt Tønden, der var løftet ca. $4\frac{1}{2}$ m over Bunden af Lastrummet, ned paa Ryggen af Havnearbejder Lars Christian Martin Andersen af Middelfart. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han samme Dag afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. 1. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Spillets Gangskiftningsmekanisme ikke var forsynet med Laasetøj.

Anm. 2. Ved en under $4/1035$ af Søretten i Fredericia afsagt Dom er Føreren af B. idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for Overtrædelse af Bestemmelserne i Bekendtgørelse Nr. 55 af 10. Marts 1928 angaaende nærmere Forskrifter for Laste- og Lossemidler m. m.

34. S/S Benedikt af Hobro, 365 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra København til Hobro med Stykgods.

Kollideret og grundstødt d. $7/1035$ paa Mariagerfjord.

Søforhør i København d. $12/1035$.

Kl. 7^{00} , da B. var i Nærheden af den 3. røde Kost indenfor Als Odde, skulde en medgaaende Damper — S/S »Max Berendt« af Hamburg — passeres. B. holdtes Stb. over, hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Dampfløjten, og Farten blev mindsket. Da B. var omtrent klar af M. B., blev sidstnævnte Skibs Fart forøget, saaledes at B. blev overhalet. Herved blev B. suget ind mod M. B., og B. tørnede med Bb.s Forpart mod M.B.s Stb.s Side. B.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak. Da Skibene kom klar af hinanden, mistede B. Styret og tog Grunden. Kl. 7^{20} kom B. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søforklaring fra M.B. foreligger ikke.

35. 2^m M/Kt. Bjørn Olafsson af Solmundefjord, 99 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Roret havareret d. $19/335$ i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $23/335$.

Kl. 5^{00} , medens B.O. laa underdrejet under en SØ.-lig Storm, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Rorarmen brækkede. Reservearmen blev rigget til og der sejledes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

36. Lystkutter Blinkfeuer af Kiel, ca. 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stubbekøbing til Kiel.

Grundstødt d. $5/835$ ved Sjællands SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/835$.

Kl. 0^{30} grundstødte B. i usigtbart Vejr paa den søndre Læmole ved Karrebæksminde. Kl. 15 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

37. S/S Blithesome af Vaag, 94 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Træ. Paa Rejse fra Færingehavnen til Vaag.

Forlist d. $8/935$ i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $21/9$ 35. Forlisansmeldelse dat. Vaag d. $18/11$ 35.

Kl. 12^{30} , da B. under en NØ-lig Orkan laa underdrejet 200 Sm. SV.t.S. af Kap Farvel, brød en svær Braadsø over Skibet, hvorved Fordækket blev raseret, Kommandobroen med Kompass skyldet over Bord, Rorgrejterne med Rat brækket og Roret lagt 90° ud til Stb., Casingen revet op fra Dækket, Skorstenen revet af Casingen og Røret til Dampfløjten brækket. Endvidere blev Linepillet ødelagt, Ankerspillet revet op fra Dækket, en Del af Dæksplankerne revet op, hvorved Skibet blev læk over det hele. To Dækspumper og Maskinpumperne holdtes gaaende, men da B. ikke kunde holdes læns, blev det besluttet at forlade Skibet. Der blev afgivet Nødsignal, der blev observeret fra M/Kt. »Coralia« af Trangisvaag, som nu kom til Assistance. Ved Hjælp af en Line, fæstet til en Bøje, opnaedes Forbindelse mellem Skibene, og B.s Mandskab — 16 Mand — blev en for en ved Hjælp af Linen bjærget om Bord i C., medens der til Stadighed blev hældt Olie paa Søen. Kl. ca. 15 var hele Besætningen bjærget, og Kl. 16^{25} sank B.

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

38. 2^m M/Kt. **Bodasteinur** af Fuglelfjord, 79 Reg. T. Br. Bygget 1880/1923 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $18/3$ og $22/3$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $25/3$ 35.

Kl. 22, medens B. laa underdrejet under en Ø-lig Storm, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Fiskekassen blev slaet over Bord, en Del af Skanseklædningen samt begge Baadene beskadiget og en Del af Dækket slaet læk. D. $22/3$ Kl. 8 opdagedes det, at Kloen paa Storgaflen var brækket. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

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

a) Paa Rejse fra Liverpool til Manchester med Stykgods.

Kollideret d. $19/3$ 35 i Manchester Ship Canal.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/3$ 35.

Kl. 1^{35} , da B., der havde Lods om Bord, var mellem Easthorn Loch og Moor Lane, tørnede B.s Bov mod Stb.s Laaring af S/S »Yorkshire Coast« af Liverpool.

b) Paa Rejse fra Sfax til Berwick.

1 Mand forsvundet d. $15/6$ 35 i Middelhavet.

Søforklaring i Blyth d. $5/7$ 35. Søforhør i Aarhus d. $26/8$ 35.

Kl. 16^{20} savnedes Hovmester Niels Christian Pilegaard af Troense, der sidst var set Kl. 16^{00} . Skibet blev lagt paa modsat Kurs; men al Eftersøgning var forgæves. Kl. 19 blev Rejsen fortsat.

40. S/S **Bogø** af København, 1214 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Trondheim til London.

Kollideret d. $24/12$ 35 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $24/12$ 35.

Kl. 10^{30} , under Manøvrering for at fortøje i Bøjerne ved Rotherhithe, blev B. af Strømmen ført mod en Damper og en Lægter. Ved Kollisionen fik B. en Plade paa Stb.s Laaring lettere beskadiget.

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

a) 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $9/8$ 35 i Valparaiso.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $16/10$ 35.

Kl. 10^{20} styrtede Messedreng Tage Hjøresen, der stod og skyllede en Flænge i den ene Haand under en ved Nr 4-Lugen anbragt Pumpe, ned i Nr. 4 Underlast, hvor han blev liggende bevidstløs. Den tilskadekomende blev paa en Platform hevet op fra Lasten og i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor han Kl. 22 afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at den paagældende har faaet et Ildebefindende, medens han skyllede Saaret <?> Haanden.

b) Paa Rejse fra Barcelona til Novorossisk i Ballast.

Grundstødt d. $7/1$ 35 ved Novorossisk.

Søforklaring i Hamburg d. $16/3$ 35 og i Aalborg d. $16/10$ 35.

Kl. 13^{00} , medens B. laa opankret paa Novorossisk Red, sprang Vinden, der blæste frisk af NV., om til NØ. med voldsomme Byger. Bb.s Anker blev lagt ud og stukket ud til 105 Fv., medens Stb.s Anker blev stukket paa Tamp. Kl. 13^{30} blæste det en Orkan. Da Skibet gik i Drift, blev Maskinen sat Fuld Kraft Frem, men Ankerne kunde ikke faa Hold. Da der loddedes ca. 10 m agter, forsøgte det at hive Ankerne hjem, men det lykkedes kun at faa ca. 10 Fv. hjem paa Stb.s Anker. Det forsøgte at kappe Ankeret. Under dette Arbejde tog Skibet Kl. 17^{48} Grunden. D. $22/1$ Kl. 14^{45} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

42. S/S **Bothal** af København, 2109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Boulogne.

Kollideret d. $14/10$ 35 i Boulogne.

Søforhør i København d. $29/10$ 35.

Kl. 9^{38} , da B. assisteret af Lods og Slæbedamper for langsom Fart rundede Bølgebryderen og drejede Stb. over ind mod Havneløbet, blev Skibet af Strømmen ført ned mod en i Farvandets Stb.s Side opankret Muddermaskine. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, og Roret blev lagt haardt Bb. samtidig med, at

Slæbebaaden trak Bb. over. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen Kl. 9⁴⁰ kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Bb.s Anker blev stukket i Bund, men umiddelbart efter tørnede B. med Stb.s Bov mod Muddermaskinens Stævn, hvorved B. fik et Hul i Boven samt Bakken beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

43. S/S **Britta** af Esbjerg, 1146 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Kollideret d. 11⁵/35 i Memel.

Søforhør i Hamburg d. 6¹¹/35 og i Aalborg d. 24³/36. Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. 9¹¹/35.

Kl. ca. 13⁰⁰, da B., der havde Lods om Bord, var under Udsejling fra Memel og befandt sig midt i Farvandet, kom M/S »Tankfahrt I« af Hamburg i Sigte forude i ca. 1000 m.s Afstand. Fra B. blev der givet 2 korte Toner med Dampfløjten, og B. drejedes Bb. over i Farvandets Sydside. Fra T. I blev der afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tørnede B. med Stb.s Bov imod T. I.s Stb.s Side.

Af den af T.I.s Besætning under Søforhøret i Hamburg afgivne Forklaring fremgaar, at T. I var under Manøvrering for at lægge til ved Tankanlæget. Skibet var svajet rundt saaledes, at Stævnen vendte mod Søen. Paa Grund af udgaaende Strøm lykkedes det ikke at faa Skibet til Kajen, hvorfor der bakkedes ud fra denne. Under denne Manøvre kom B. i Sigte, og da der fra B. hørtes 2 korte Toner, blev der givet 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Seeamt i Hamburg har afsagt en Kendelse, hvorefter Aarsagen til Kollisionen er, at T.I.s Manøvrer ikke er blevet rigtigt bedømt i B., der mod de gældende Bestemmelser blev holdt i Farvandets Sydside.

44. M/S **Bygholm** af Horsens, 129 Reg. T. Br. Bygget 1900/1911 af Staal. Paa Rejse fra København til Horsens med Stykgods.

Grundstødt d. 14³/35 i Kattegat.

Søforhør i Horsens d. 4⁷/35.

Kl. 4²⁵ passeredes Sjællands Odde. Kl. 4⁴⁰ blev det Taage, hvorefter Kursen ændredes til SV.1²/S. Der blev afgivet forskriftsmæssige Taagesignaler, og Loddet holdtes gaaende. Da Distancen til Hatter Barn var udløbet, blev Maskinen stoppet; men da Klokkebøjen ikke kunde høres, fortsattes Sejladsen med mindsket Fart. Kl. 7³⁵ rørte B. Grunden 2 Gange, men kom straks flot igen. Ved Grundstødningerne led Skibet Bundskade, ligesom Roret blev beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningerne skyldes, at der, som Følge af en ukendt Deviation paa Kompasset fremkaldt af nogle Jernstænger, som førtes paa Fordækket, er styret en forkert Kurs.

45. S/S **C. Bom** af Thurø, 1080 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Fiskeri ved Islands N.-Kyst.

Mistet Ankeret d. 11⁸/35 ved Islands N.-Kyst.

Søforklaring i København d. 19⁹/35.

Kl. 22⁰⁰, da C.B. skulde ankre i Øfjord, sprængtes Bb.s Ankerkæde, hvorved Ankeret og 30 Favne Kæde mistedes.

46. Ff. **C. Schou** af Frederikshavn, 38 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Sprunget læk og forlist d. 30¹/35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 5²/35. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. 13³/35.

Kl. ca. 18¹⁵ opankredes C.S. under en frisk NV.-lig Kuling paa en Fiskeplads ca. 70 Sm. SV.r.V.1²/V. af Graadyb Barre. Umiddelbart efter opdagedes det, af der stod Vand over Dørken i Lukafet. Det forsøgte at lænse Fartøjet ved Hjælp af Pumpen og Pøse, men efter ca. 10 Minutters Forløb var Vandet steget saaledes, at det kunde ses, at Fartøjet ikke kunde holdes flydende. Man lod Ankergrejerne gaa og sejlede hen mod Ff. »Ella« af Esbjerg, der laa opankret et Par sømil borte, medens der blussedes efter Hjælp. E. lettede og holdt sig i Nærheden af C.S. Kl. ca. 20 var Vandet steget saa højt, at det var klart, at Fartøjet ikke kunde holdes flydende, og det blev besluttet at forlade Skibet. Ved Hjælp af en Line blev Besætningen — 4 Mand — halet gennem Vandet om Bord i E., hvortil C.S. blev fortøjet. D. 31¹/Kl. 1³⁰ sank C.S.

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

47. 2^m M/Kt. **Capella** af Thorshavn, 73 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Vestmanøerne til Færøerne.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. 20⁴/35 i Atlanterhavet.

Søforhør i Sørvaaag d. 22⁴/35.

Kl. 8⁰⁰, da C. under en NØ.-lig Kuling befandt sig paa 62°40' N. Brd. 14°03' V. Lgd., skulde Bedstemand Joen Rasmussen af Strænder hale Loggen ind. Medens Bedstemanden var beskæftiget hermed, tog Skibet en Sø over, og umiddelbart efter saas Bedstemanden i Vandet 8 — 10 m agterude. C. blev vendt, men inden Skibet naaede tilbage til den overbordfaldne, var han forsvundet. Efter 1 Times forgæves Efterøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

48. M/Gl. **Carl** af Aalborg, 63 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra København til Lübeck Tom.

Strandet og forlist d. 29³/35 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning dat. 1⁴/35. Indberetning fra Konsulatet i Stettin dat. 10⁴/35. Forlisanmeldelse dat. København d. 10⁴/35. Søforhør i København d. 15⁴/35.

Kl. 5³⁰ opankredes C. under en NNØ.-lig Storm ud for Barhöft ca. 5 Sm. af Land. Kl. ca. 8 under en svær Snebyge brækkede Ankerkæden, hvorfor det store Anker blev kastet. Kl. 8³⁰ brækkede denne Ankerkæde, og Storsejlet og Klyveren blev sat for at holde C. klar af Kysten. Da der syntes Fare for at drive paa Land, blev Klyveren bjærget, hvorved Skibet kunde ligge 1 Str. nærmere til Vinden. Kl. 14 loddedes ca. 6 m Vand, og da det viste sig umuligt at holde Skibet klar af Land, sattes Nødssignal. Umiddelbart efter mistede C. Styret under en svær Byge og styrede ret mod Land. Skibet tog Grunden med Agterenden men kom straks flot. Ca. 5 Minutter senere tog Skibet atter Grunden og blev staaende. Besætningen samt 1 kvindelig Passager blev reddet ved Hjælp af Redningsbaad fra Land. Skibet blev Vrag.

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

49. S/S **Carl** af Haderslev, 295 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Korsør. Maskinen havareret d. 18/11 35 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 21/11 35.

Kl. 17³⁸, da C. var i Nærheden af Kjels Nor, hørtes et Brag i Maskinen, der straks blev stoppet. Det viste sig, at Højtryk Krumtap var knækket paa agterste Arm samt at Maskinfundamentet, Stativerne, Spildedampsrør og Cylinderdæksler m. m. var sprængt. C. blev indbugseret til Svendborg.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet er indtruffet som Følge af, at Skruen har tørnet mod drivende Vraggods eller lignende.

50. S/S **Carmen** af Esbjerg, 1206 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Frederikshavn med Træ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 19/10 35 i Kattegat.

Søforhør i Frederikshavn d. 20/10 35.

Kl. 22³⁰, medens C. var under Indsejling til Frederikshavn, krøb Matros Julius Erik Møller Andreasen af Søllerød ned af Dækslasten Agter for at gøre den agterste Lænseport los. Under dette Arbejde tog Matros Andreasen fat i en Planke, der var løs, og Matrosen faldt over Bord. Maskinen blev stoppet og en Redningskrans kastedes over Bord. Ved Hjælp af Lodsbaaden, der var kommet til Stede, blev Farvandet afsøgt ca. 1½ Time, men al Eftersøgning var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

51. S/S **Carplaka** af New York.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 15/2 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 15/2 35.

Kl. ca. 7³⁰, da C. laa i Frihavnen og lossede, vilde en Havnearbejder fire sig ned i Lastrummet i en Gerdtalje. Løberen var imidlertid slæk, hvorfor den paagældende faldt ned paa Mellemdækket, hvorved han beskadigede sin ene Fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

52. M/Gl. **Christoph** af Aabenraa, 30 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Egernsund til Nakskov med Mursten.

Forlist d. 16/2 35 i Østersøen; 2 Omkomne.

Strandingsindberetning dat. 18/2 35. Forlisansmeldelse dat. Aabenraa d. 25/3 35. Søforhør i Rødby d. 17/8 35.

Natten mellem d. 16/2 og d. 17/2 sank C. i en V.-lig Storm ca. 3½ Sm. V. for Rødby Havn. D. 17/2 drev Ligene af Besætningen i Land ca. 1 Sm. Ø. for Rødby Havn.

Anm. 1. De omkomne er: Skibsfører Christoph August Kjærulf af Aabenraa og Matros Georg Hans Beyer af Knollund.

Anm. 2. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Vejrforholdene.

53. S/S **Cimbria** af Randers, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 2/12 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. 2/12 35.

Kl. ca. 15. medens C. laa under Losning og Lastning ved Kvæsthusbroen, gik Skibets Messedreng, der var paa Vej forud med en Kande Kaffe, over forreste Overskæringsluge, hvor der som Løbebro var lagt 3 Lugeplanker, forsynet med Stræktov paa den ene Side. Drengen tog sig ikke i Agt for en Bomgerd, der gik tværs over Lugen, og da der i det samme blev hevet Gods om Bord, totnede Gerden op og ramte Drengen, der faldt ned paa Hoveddækket, hvorved han blev en Del forslaaet og skoldet. I en tilkaldt Ambulance blev Drengen kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

54. Ff. **Cita** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 27/10 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 13/11 35.

Kl. ca. 4, medens C. var i Færd med at lette fra en Ankerplads ca. 8 Sm. NØ.t.N. af Slagen, hørtes Raab om Hjælp, og det viste sig, at Fisker Jørgen Christensen Hansen af Esbjerg, der havde været beskæftiget ved Ankeret, var faldet over Bord og laa i Vandet 6—8 m agterude. Der blev straks kastet en Redningskrans til den overbordfaldne, og Motoren blev sat Fuld Kraft Bak, men da C. var et Par Meter fra den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke senere til Syne. Efter en halv Times forgæves Eftersøgning sejlede C. ind til Esbjerg.

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

55. 3^m M/Sk. **Clytia** af Svendborg, 162 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Ærøskøbing.

Kollideret d. $\frac{28}{3}$ 35 i Ærøskøbing Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{5}{4}$ 35.

Under Manøvrering for at lægge til Bolværket i Ærøskøbing skulde Skruen kobles fra for at bakke for Fuld Kraft. Kobling var imidlertid gaaet fast, og først efter flere forgæves Forsøg lykkedes det at faa Koblingen til at slippe. Inden Farten var taget af C., tørnede Skibet mod Bb.s Bov af M/Jt. »Frey« af Ærøskøbing, der laa forføjet ved Bolværket. Ved Kollisionen tog C. ingen Skade, medens F. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

56. 3^m Sk. **Clytia** af Marstal, 156 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Par med Træ.

Grundstødt d. $\frac{19}{9}$ 35 ved Sverrigs Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{25}{9}$ 35. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{10}$ 35.

Kl. 14²⁰ grundstødte C., der havde Lods om Bord, i klart Vejr paa Segelskårs Grund. Den $\frac{23}{9}$ Kl. 19⁰⁰ kom C. flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Lods blev blændet af Solrefleks paa Vandet.

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

Strandet og forlist den $\frac{20}{12}$ 35 ved Jyllands V.-Kyst; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{10}{1}$ 36. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{10}{3}$ 36.

Kl. 20¹⁰ hørtes i Esbjerg en radiotelefonisk Nødmelding Fra D., hvoraf fremgik, at Skibet var strandet paa Knob, Horns Rev, og at Fartøjet var ved at blive fyldt med Vand. Kl. ca. 21⁴⁰ gik Redningsdamperen med Redningsbaaden paa Slæb ud for at eftersøge Kutteren. Det var Taage og Snetykning. D. $\frac{21}{12}$ Kl. 6 blev D., fra hvilken der tidligere var fundet noget Vraggods, fundet strandet og sunket paa Søren Bovbjergs-Knob. Der sejledes nogle Gange rundt om Vraget uden at der kunde konstateres noget om Besætningens Skæbne. Senere paa Dagen konstateredes det, at en Mand af Besætningen havde surret sig fast til Mesanmasten, men inden det lykkedes at faa Liget bjærget, brækkede Linen og Liget gled udenbords og forsvandt.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Lorents Christian Lauridsen, Fiskerne Poul Andersen Thygesen og Jens Jensen samt Kok Arnold Harbo, alle af Esbjerg.

58. M/Gl. **Dana** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Egersund til København med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{5}{6}$ 35 i Flensborg Fjord.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{11}{9}$ 35.

Kl. ca. 12, medens D. laa ved Iller Bro og lastede, sprang Vinden, der var SØ. og flov, pludselig om til SV. og friskede til Storm. Inden Motoren var startet, brækkede Fortøjningerne, og Bb.s Anker blev stukket i Bund med 15 Fv. Kæde. Ankeret kunde ikke holde, og D. drev paa Grund. Kl. ca. 20 kom Skibet, der havde faaet en Del Bundskade, flot ved egen Hjelpe.

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

59. S/S **Dana** af København, 354 Reg. T. Br. Bygget 1917/21 af Staal. Paa Fiskeriundersøgelser Nordsøen.

Kollideret og forlist d. $\frac{22}{6}$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{24}{6}$ og $\frac{25}{6}$ 35 og i Hamburg d. $\frac{11}{7}$ 35. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{2}{8}$ 35.

Kl. 4, da D. befandt sig paa 55°53' N. Brd. 6°24' Ø. Lgd., blev det taaget. Der styredes retv. Ø. Farten var ca. 4 Knob og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 5⁴⁰ hørtes Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være tysk Trawler »Pickhuben«, ca. 4 Str. om Stb. I den følgende Tid hørtes P.s Taagesignaler ret uregelmæssigt, og Pejlingen af disse skønnedes at være omtrent uforandret, muligvis dog at være trukket lidt Stb. over. Kl. 6⁰² blev D.s Fart mindsket til Langsom, og Kl. 6⁰⁵ blev Maskinen stoppet, hvorefter der blev afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten, hvilket Taagesignal blev gentaget 2 Gange i de følgende 2 Minutter. P. kom nu i Sigte foran for tværs om Stb.; D.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 6⁰⁷ — tørnede P. med Stævnen mød D.s Stb.s Side og borede sig $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ m ind i D.s Side. D.s Besætning blev bjærget om Bord i P., og kort efter sank D.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skibs Vagtmandskab alle opholdt sig i Styrehuset. Kl. 5⁵⁰ gik Udkigsmanden ned for at purre ud, og Kl. ca. 6⁰⁰ hørtes D.s Taagesignal 3—4 Str. om Bb. P.s Fart blev reduceret fra Halv Kraft til Langsom Fart. Efter at D.s Taagesignal var hørt 2 Gange, hørtes der fra D. 2 lange Toner, og P. drejedes lidt Stb. over. Kort efter kom D. i Sigte forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med, at Roret blev lagt haardt Stb., men kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste, holde for, at Kollisionen hovedsagelig skyldes Fejl og Forsømmelser fra P.s Side, i hvilken Henseende bemærkes, at ingen af P.s Vagtmandskab opholdt sig uden for Styrehuset, at P.s Maskine ikke blev stoppet Kl. 6⁰⁰, da D.s Taagesignal hørtes forude, at P.s Kurs blev ændret, forinden D. kom i Sigte, og at P. under de foreliggende Omstændigheder har sejlet med for stærk Fart.

Anm. 2. Seeamt i Hamburg har i en under $\frac{11}{7}$ 35 afsagt Kendelse udtalt, at 1. Styrmanden paa P. efter det foreliggende Bevismateriel har Medskyld i Kollisionen, hvorved bemærkes, at P. under de foreliggende Omstændigheder har sejlet med for stor Fart og ikke er blevet stoppet umiddelbart efter, at man hørte D.s Taagesignaler, og at P.s Kurs blev ændret, forinden D. kom i Sigte.

60. Ff. **Dania** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{20}{5}$ 35 i Graadyb.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{5}$, $\frac{3}{6}$ og $\frac{1}{10}$ 35.

Kl. ca. 1³⁰ afgik D. fra Esbjerg. D. holdtes i Havnefyrets klare Vinkel, og inden Kutteren var kommet ind i Strandby Fyrs klare Vinkel, saas om Bb. en svag rød Lanterne fra en modgaaende Kutter, der senere viste sig at være Ff. »Willemoes« af Hundested. D. blev drejet yderligere Stb. over. Kort efter forsvandt W.s røde Lanterne, og da der syntes Fare for en Kollision, drejedes D. yderligere Stb. over samtidig med, at Skruen blev skiftet om til Bak, men umiddelbart efter tørnede W.s Stb.s Bov imod D.s Bb.s Bov.

Af den af W.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da W., der førte Toplanterne, Sidelanterer samt et kraftigt Dækslys, Kl. ca. 1³⁰ befandt sig i Strandby Fyrs klare Vinkel, med Esbjerg Havne Fyr visende grønt Lys om Stb., kom D.s Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte forude paa Stb.s Bov. W.s Fart blev reduceret. Umiddelbart efter forsvandt D.s grønne Sidehmtene og den røde Sidelanterne kom i Sigte. Da Kutterne var meget tæt paa hinanden, blev W. drejet Bb. over, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen hovedsagelig skyldes, dels at W.s Lanterne ved den omhandlede Lejlighed lyste svagt, dels at W. blev drejet Bb. over, da D.s røde Lanterne kom i Sigte.

61. M/Fuldk. **Danmark** af København, 777 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk til Dover.

Havareret d. $\frac{10}{2}$ 35 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. $\frac{25}{3}$ 35.

Kl. 11³⁵, medens D. under en SV.-lig Kuling for fulde Sejl laa med Vinden $3\frac{1}{2}$ Str. agten for tværs, hørtes et Knæk i Riggene og et Øjeblik efter faldt Krydstoppen forefter, idet Kryds-Mærsestangen var knækket. Yderligere knækkede Store-Røjlraa, Store-Overmærseraa, Kryds-Undermærseraa og Kryds-Bramstang, og Kryds-Bramsaling blev stærkt beskadiget. I de paafølgende Dage blev de beskadigede Dele rigget ned, beskadigede Ræer paa Stortoppen blev erstattet af ubeskadigede Ræer fra Krydstoppen, og Skibet omriggedes til Barkskip.

62. M/S **Danmark** af København 8391 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{4}$ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{3}{4}$ 35.

Kl. ca. 11³⁰, da D. laa ved Vestkajen i Frihavnen, gled en Smører, der var ved at bære en Bøtte Maling ned i Maskinrummet, paa det øverste Trin af Maskinlejderen og faldt ca. 8 m ned paa et Ristværk. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

63. 3^m M/Sk. **Dannebrog** af Svendborg, 222 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr.

a) Rørt Grunden d. $\frac{6}{9}$ 35 i Umanak.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{11}$ 35.

Kl. ca. 4³⁰ under Manøvrering i Umanak tørnede D. med Stævnen mod et undersøisk Skær.

b) Rørt Grunden d. $\frac{14}{9}$ 35 i Jakobshavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{11}$ 35.

Under Manøvrering i Jakobshavn tørnede D. med Stb.s Side imod et undersøisk Skær.

c) Paa Rejse fra Ivigtut til Oban med Skind.

Skruen havareret d. $\frac{29}{9}$ 35 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{25}{10}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{11}{11}$ 35.

Kl. ca. 18, da D. efter Bestikket var paa $60^{\circ}56'$ N. Brd. $19^{\circ}07'$ V. Lgd., bemærkedes, at Motorens Gang blev uregelmæssig. Motorens Fart blev reduceret. Kl. 22 opdagedes en stor Læk ved Stævnrøret, hvorfor Motoren blev stoppet. Ved et Eftersyn den paafølgende Dag viste det sig, at et Skruerblad var mistet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skruen har faaet Skade under Sejlads i Is i Dagene $\frac{30}{7}$ — $\frac{19}{9}$.

64. Sk. **De to Søstre** af Vejle, 20 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Tunø til Vejle med Ral. Grundstødt d. $\frac{24}{10}$ 35 ved Tunø.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{1}{11}$ 35.

Kl. 13³⁰, medens D.t.S. var under Bugsering ud af Tunø Havn, tog Skibet Grunden paa en Banke, der havde dannet sig udenfor Havnen. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

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

65. M/Jt. **Diana** af Nyborg, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nyborg til Nakskov med Tjære.

Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{14}{5}$ 35 i Store-Bælt.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{5}$ 35. Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{15}{5}$ 35.

Kl. ca. 8³⁰ passeredes Hou. Umiddelbart efter opdagedes det, at der trængte Vand ind i Maskinrummet. Pumpen holdtes gaaende, og der søgtes ind til Spodsbjerg Bro. Kl. ca. 9 maatte Motoren stoppes paa Grund af Vand i Maskinrummet, og da det viste sig umuligt at naa ind til Spodsbjerg, sattes Nød-signal. For at undgaa Paasejling af nogle Bundgarn maatte D. opankres. Kort efter kom en Fiskerbaad til Stede og D. blev bugseret paa Land ved Bastemose.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

66. S/S **Dorthea** af Marstal, 1292 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Barry Dock til Archangel. Tom.

Grundstødt d. $22/9$ 35 ved Ruslands N.-Kyst.

Søforklaring i Rouen d. $28/10$ 35. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $27/11$ 35.

Kl. 6^{00} , da D. var i Nærheden af Cape Gorodetzski, blev det tæt Taage. Kl. 8^{00} pejledes Lyden af Taagesignalet fra Cape Gorodetzski i misv. SV.t.V., gisset Afstand 4 Sm., Log 80,5. Fra denne Plads styredes retv. S. 17° Ø. Kl. 11^{50} loddedes 33 m Vand, Log 13, og Kl. 12^{00} loddedes 31 m Vand, Log 14. Da Taagesignalet fra Cape Orlov ikke hørtes, ændredes Kursen til retv. S. Kl. 12^{48} saas Land ret forude, Maskinen kastedes Kuld Kraft Bak, men kort efter — Kl. 12^{52} — tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig 0,5 Sm. misv. NV.t.V. af Cape Orlov Fyr. Loggen viste da 21. Kl. 14^{45} kom D. flot ved egen Hjælp.

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

67. M/Gl. **Edel** af Frederikshavn, 46 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra København til Sarpsborg med Byg.

Brand om Bord d. $25/2$ 35 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $12/3$ 35.

Kl. 6 lettede E. fra en Ankerplads ud for Rungsted. Kort efter opdagedes Ild i Lukafet. Ilden blev hurtigt slukket, og det viste sig, at en Lampe, der var surret fast paa Bordet i Lukafet, var slingret paa Dørken, hvorved Lampens Petroleum var blevet antændt.

Anm. Aarsagen til Branden fremgaar af det ovenfor anførte.

68. Ff. **Edel** af Kolding, 17 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aabenraa til Sønderborg.

Grundstødt d. $14/9$ 35 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Sønderborg d. $23/9$ 35.

Kl. ca. 4 afgik E. fra Aabenraa. Vejret var regntykt. Kl. ca. 5 loddedes 26 m Vand. Der sejledes for langsom Fart, indtil Fartøjet et Par Minutter senere tog Grunden ved Hellesøgaard og blev staaende. E. kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

69. 2^m M/Kt. **Egeria** af Trangisvaag, 76 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Havareret d. $29/3$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $1/4$ 35.

Under en SØ.-lig Storm, da E. var V. for Vestmanøerne, tog Skibet en svær Braadsø over. hvorved Redningsbaaden blev slaaet løs og den lille Baad, der var inden i Redningsbaaden, blev slaaet over Bord. Da Skibet lakkede en Del, og Dækpumperne var havareret, blev det besluttet at søtre ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

70. Ff. **Ejlif** af Esbjerg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand slaaet over Bord og druknet d. $10/4$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $15/5$ 35.

Kl. ca. 12, medens E. under en frisk SV.-lig Kuling laa opankret 130 Sm. V. af Graadyb, brød en Braadsø over Fartøjet og bordfyldte dette. Da Søen havde passeret Kutteren, savnedes Fisker Valdemar Hansen Jensen af Esbjerg, der havde været beskadiget med af reparere Spillet. Den paagældende saas liggende i Vandet ca. 40 m agterude med Benene i Vejret. Ankergrejerne blev straks stukket fra, og Motoren sat Kuld Kraft Krem for at sejle ned til den overbordfaldne. Herved kom en Line, Søen havde skyllet over Bord, ind i Skruen, hvorved Motoren stoppede. Efter 5—10 Minutters Forløb lykkedes det at faa Motoren i Gang, men den overbordfaldne var da forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning blev Kursen sat mod Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

71. S/S **Elisabeth** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Irvine til Wisbech i Ballast.

Strandet d. $2/11$ 35 ved Skotlands V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Glasgow dat. $11/11$ 35. Søforhør i København d. $15/11$ 35 og $4/1$ 36.

Kl. 2^{05} passeredes Pladda Island i 2 Sm.s Afstand, Log 15. Der styredes retv. S. 48° V. Kl. 2^{12} ændredes Kursen til retv. S. 54° V. Sanda Island Fyr var da i Sigte, visende rodt. Umiddelbart efter friskede Vinden fra S., og Vejret blev usigtbart paa Grund af Regnbyger. Et Fyr, som blev antaget for Sanda Island, men som senere viste sig at være Davarr Island, var glimtvis i Sigte. Kl. 3^{45} passeredes Fyret i 3 Sm.s Afstand, Log 28, og Kursen ændredes til retv. S. 84° V. Kl. 4^{00} tog Skibet Grunden ved Feochag ca. 100 m fra Land. Da det viste sig umuligt at faa Skibet flot, og Vinden var frisket til Storm, blev der afgivet Nødsignal, og Kl. ca. 9 blev Besætningen bjærget i Redningsstol

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

72. M/Ti. **Elise Marie** af Egersund, SS Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra København til Svendborg med Hvede.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $14/10$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $16/10$ 35.

Kl. 7³⁰, da E.M. i fint Vejr var i Bøgestrømmen i Nærheden af Stammenakke, gik Skibsdreng Svend Børge Jensen af Agger ud for at tage Presenningen af Klyveren. Under dette Arbejde faldt Drengen over Bord. Den overbordfaldne kom til Syne agterude i en Afstand af ca. 10 m; der blev straks kastet en Redningskrans ud og Jollen blev sat paa Vandet, men inden Jollen naaede hen til den overbordfaldne, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter ca. $1/2$ Times Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

73. S/S **Ellensborg** af København, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Goole i Ballast.

Tørnet Kajen d. $23/3$ 35 i Leith.

Indberetning til Board of Trade dat. $23/3$ 35.

Kl. 15, da E., der havde Lods om Bord, i en V.-lig Storm manøvrerede i Leith Dok, blev Skibet af Vinden ført ind mod Kajen, hvorved 2 Plader og 4 Spanter blev bøjede.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

74. Ff. **Elna** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $26/4$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $11/6$ 35.

Se Nr. 17.

75. S/S **Eisborg** af København, 1547 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Yarmouth med Træ.

Mistet Dækslast; sprunget læk d. $20/10$ 35 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $28/10$ 35.

Kl. 2¹⁵, da E. under en orkanagtig Storm af SV. var i Nærheden af Ølands Rev F. S., tog Skibet en Braadsø over, hvorved Dækslasten blev forskubbet og en Del af den gik over Bord, saaledes at Skibet fik stærk Bb.s Slagside. Ved Pejling af Lasterne om Morgenens opdagedes en Del Vand i forreste Rendestene. Der blev lænsset fra Rendestenene, og det viste sig, at Pumpen maatte holdes gaende for at holde Rendestenene læns. D. $21/10$ blev det besluttet at søge ind til København for at faa Skibet rettet op.

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

76. Ff. **Else Marie** af Strandby, 28 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $9/12$ 35 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $28/12$ 35.

Kl. ca. 6 gik E.M. fra sin Bøje paa en Fiskeplads ca. 5 Sm. SØ.t.S. af Sjællands Rev for at sætte Redskaberne ud. E.M. førte ikke forskriftsmæssige Lanterner. Der styredes N.t.V. I NØ. i ca. 600 m.s Afstand saas en Kutter — Ff. »Klara« af Frederikshavn — som var i Færd med at sætte sine Redskaber. Da ca. 1000 m Line var løbet ud, og da Kutterne nu var kommet saa tæt paa hinanden, at der syntes Fare for en Kollision, styredes Bb. over, men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen imod E.M.s Stb.s Side foran for den agterste Pullert, hvorved 3 Støtter og Lønningen brækkede samt Skandækket blev beskadiget.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. forlod sin Bøje lidt før Kl. ca. 6 for at sætte sine Redskaber. K. førte ikke forskriftsmæssige Lanterne. Der styredes NV. E.M. saas liggende ved sin Bøje i SV. i ca. 1000 m.s Afstand. Kort efter forlod E.M. sin Bøje. Da K. havde løbet ca. 1400 m Line ud, var Kutterne nogle faa Meter fra hinanden, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Skruen slaaet fra, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik K. Stævnen knækket.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at E.M. søgte at gaa foran om K., dels at K.s Motor blev forceret for at forhindre dette.

77. S/S **Emilie Mærsk** af Aalborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Immingham med Cement.

Grundstødt d. $9/1$ 35 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/3$ 35.

Kl. ca. 12 tog E.M., der havde Lods om Bord, Grunden paa Humberfloden. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

78. M/Gl. **Emma** af Kerteminde, 64 Reg. T. Br. Bygget 1863/1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Kerteminde med Stykgods.

1 Mand faldet overbord og druknet d. $19/1$ 35 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $28/1$ 35.

Kl. ca. 2¹⁵, da E. befandt sig ca. 5 Sm. V. for Hesselø, gik Ungmand Egon Verner Bahnsen af Følle ud paa Klyverbommen for at gøre Klyveren fast. Under dette Arbejde faldt den paagældende over Bord; Motoren blev stoppet. Den overbordfaldne saas liggende i Vandet ca. 1 Skibslængde agterude, hvorfor Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev kastet en Redningskrans med Blus og Vager ud; men inden det lykkedes at faa Skibet manøvreret hen til Stedet, var den overbordfaldne forsvundet. Efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at der har været Is paa Klyverbommen.

79. Ff. **Emma** af Hirtsholmen, 33 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Mariager til Odense med Cement.

Kollideret d. $\frac{5}{8}$ 35 i Odense Fjord og sunket; 1 Mand omkommet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{7}{8}$ 35.

Kl. ca. 13³⁰ passerede E. Klintebjerg. Kort efter kom et modgaaende Skib — M/S »Odense« af Odense — i Sigte forude. I E., der befandt sig midt i Farvandet, blev Roret lagt Stb. Der hørtes nu 2 korte Toner fra O. En Kollision syntes uundgaaelig, og umiddelbart efter tørnede O. med Stævnen mod E. midtskibs om Bb. E. sank i Løbet af ca. 1 Minut, og Besætningen — 2 Mand — gik ned med Skibet, men kom dog op igen. Føreren, der reddede sig hen til E.s Mast, der ragede op af Vandet, blev bjerget af O.s Baad, der var sat paa Vandet, medens Letmatrosen — Christian Lund Christensen af Fuur — der saas svømmende mod Land, forsvandt og ikke mere kom til Syne.

Ifølge den af O.s Besætning afgivne Forklaring holdtes O. midt i Farvandet, da E. Kl. 13²⁵ kom i Sigte forude. E. befandt sig da i Farvandets Bb.s Side, tæt ved de hvide Bøjer. Da E. syntes at bibeholde sin Kurs, blev der, da Skibene var ca. 3 Skibslængder fra hinanden, givet 2 korte Toner med Sirenen. Da E. var ca. $\frac{3}{4}$ Skibslængde borte, saas Kutteren pludselig dreje Stb. over, hvorfor Maskinen Kl. 13³⁰ blev beordret Stop og derefter Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte Toner med Sirenen; umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at ingen af Skibene under Sejladsen blev holdt i deres Stb.s Side af Farvandet, dels at E. for sent søgte over i Farvandets Stb.s Side og undlod at tilkendegive Drejningen Stb. over ved Signal som foreskrevet i Søvejsreglernes Art. 28.

80. M/Gl. **Emma** af Egersund, 77 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Hasle til Esbjerg med Lervarer.

Grundstødt d. $\frac{1}{11}$ 35 paa Limfjorden.

Søforhør i Rønne d. $\frac{21}{2}$ 36.

Kl. 18 passeredes Oddesund. Da det var stærk Regntykning, blev det besluttet at søge Ankerplads ved Lemvig. Der styredes SV.t.V. $\frac{1}{4}$ V. i Grisetaa Odde Fvrs klare Vinkel indtil E. kom ind i Toftum Fvrs klare Vinkel, hvorefter der styredes NV. Da 4 Sm. var udløbet, loddedes 4 Fv., derefter 3 $\frac{1}{2}$ Fv. og endnu en Gang 3 $\frac{1}{2}$ Fv. Da Ledefyrene ved Lemvig ikke kom i Sigte, ændredes Kursen til V. Da 1 $\frac{1}{2}$ Sm. var udløbet, loddedes 2 $\frac{1}{2}$ Fv. Klyveren blev nu bjerget, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{9}{11}$ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampr.

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

81. M/B **Energi** af Kastrup.

Brand om Bord d. $\frac{25}{10}$ 35 i Kastrup.

Indberetning fra Københavns Politi dat. $\frac{12}{11}$ 35.

Kl. ca. 22³⁰ opdagedes Brand om Bord i E., som laa fortøjet i Havnen, og hvis Besætning havde forladt Fartøjet Kl. ca. 16. Brandvæsenet blev tilkaldt, og i Løbet af ca. $\frac{1}{2}$ Time var man Herre over Ilden.

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

82. M/Sk. **Enigheden** af Vang, 74 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{24}{10}$ 35 i København.

Politirapport dat. $\frac{26}{10}$ 35.

Kl. ca. 17, da E. laa langs Kaj i Kalkbrænderihavnen og lossede, startedes Motoren til Dæksspillet. Da Motoren gik i Gang, ramte Haandsvinget, der sad paa Plads paa Spillet, en af Besætningen, hvorved den paagældende fik et Ribbensbrud. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes den tilskadekomnes egen Uforsigtighed.

83. M/S **Erik** af Odense, 300 Reg. T. Br. Bygget 1908/1928 af Staal.

a) Paa, Rejse fra København til Stege i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{7}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{16}{8}$ 35.

Kl. 20⁴⁵ manøvreredes ud fra Kajen ved Raffinaderiet Phønix paa Christianshavn. Da E. var kommet ud i Kanalen, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem i 2—3 Sekunder, derefter Langsomt Frem i ca. 5 Sekunder, hvorefter der blev slaet Stop samtidig med, at der blev afgivet 1 lang Tone med Fløjten, Da E. omtrent var naaet ud til Sejlløbet, saas en Bugserbaad bugserende S/S »Ericus« af Helsingborg i Retning mod Langebro samtidig med, at der hørtes et Fløjtesignal fra Bugserbaaden. »Erik«s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund, men inden Farten var taget af »Erik«, tørnede dette Skib med Stævnen imod »Ericus«s, Bb.s Side i Agterkant af Bakken. Ved Kollisionen fik »Erik« Stævnen bøjet Bb. over paa en Længde af ca. 1 $\frac{1}{2}$ m.

Anm. Søforklaring fra »Ericus« foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Aarhus til Stege i Ballast.

Kollideret d. $\frac{9}{8}$ 35 i Aarhus Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{12}{8}$ 35 og i Aarhus d. $\frac{13}{8}$ 35.

Se Nr.24

84. M/Jt. **Erling** af Fredericia, 13 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Illumø til Fredericia med Sten.

Grundstødt d. $\frac{10}{11}$ 35 ved Baagøs S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{11}$ 35.

Kl. 19 grundstøede E. i sigtbart Vejr 250 m S. for Baagø Fyrtaarn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorskade.

85. S/S **Erna** af Esbjerg, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Pointe à Pitre med Kul.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{3}{10}$ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring d. $\frac{4}{11}$ 35 i Rouen.

Kl. ca. 6^{20} , da E. under en NV.-lig stormende Kuling med høj Sø befandt sig paa ca. $42^{\circ}59'$ N. Brd. $14^{\circ}58'$ V. Lgd., krængede Skibet haardt over til Bb. Herved kom Dækslasten, der bestod af Kul, i Drift. En Del af Dækslasten gik over Bord, og Matros E. H. Petersen, som arbejdede paa Dækslasren, gled med denne ud over Skibssiden. Maskinen blev stoppet, og der blev kastet en Redningskrans i Vandet, hvorefter Skibet blev lagt paa modsat Kurs. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at fortsætte Rejsen.

86. M/Sk. **Erna** af Maarup S., 68 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra København til Sæby med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{17}{12}$ 35 ved Hveen.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{12}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Sæby d. $\frac{24}{1}$ 36.

Kl. 20 afgik E. fra København. Det blæste en frisk ØSØ.-lig Kuling med Snebyger, Vejret var diset. Efter at Bølgebryderen var passeret, styredes N.t.Ø. i ca. 1 Time, derefter ændredes Kursen til N. $\frac{1}{2}$ Ø. Kort efter gik Føreren under Dæk. Da Hveen Fyr kom i Sigte om Stb., blev Føreren varskoet. Kort efter gik Føreren atter under Dæk. Ca. 15 Minutter senere kom nogle Lys i Sigte forude, Føreren blev varskoet og kom straks paa Dækket. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter — Kl. ca. 21^{30} — tog E. Grunden ca. $\frac{1}{2}$ Sm. SØ. af Kyrkbackens Havnefyr. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

87. Esbjerg Redningsbaad.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{30}{10}$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{11}$ 35.

Kl. ca. 2, da Redningsbaaden, der var undervejs ud til en nødstedt Kutter under en VNV.-lig Storm, var i Nærheden af Graadyb Barre, brød en svær Braadsø over Baaden, hvorved denne blev helt overskyldt og 2 Mand slaaet over Bord. Det lykkedes den ene at hage sig fast til Bandens Ræling og derved blive bjærget, medens den anden — Baadfører Frederik Magnus Lambertsen af Esbjerg — hørtes raabe om Hjælp paa Søen. Der blev kastet en Redningskrans med Line ud, og Projektøren blev tændt, og den overbordfaldne saas liggende 6—8 m fra Baaden, hvor han havde faaet fat i Redningskransen. Det lykkedes at faa den overbordfaldne, der nærmest var bevidstløs, trukket ind til Baaden, men under Arbejdet med at faa ham bjærget indenbords, brød en ny Braadsø over Baaden, hvorved endnu en Mand blev skyllet over Bord. Det lykkedes sidstnævnte at faa fat i Rælingen og bjærge sig om Bord igen, men Baadfører Lambertsen var forsvundet og al yderligere Eftersøgning viste sig forgæves.

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

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

Kollideret d. $\frac{29}{6}$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring i London d. $\frac{4}{7}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{18}{7}$ 35.

Kl. 18^{20} afgik E., der havde Lods om Bord, fra Parkeston. South Shelf Lysbøje passeredes i en Afstand af 15—20 m om Stb., og der styredes ret paa Cliff Foot Lysbøje. Ca. Kl. 18^{42} , da E., der blev holdt i Farvandets Stb.s Side, var midt imellem de to nævnte Lysbøjer, saas hollandsk S/S »Princes Juliana« for indgaaende runde Beach End Lysbøje. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 2 Kabellængder, hørtes fra P. J. 2 korte Toner. Signalet blev besvaret med samme Signal, og Roret blev lagt Bb., og da der syntes Fare foren Kollision, blev Maskinen kastet Kuld Kraft Bak; men ca. $\frac{1}{2}$ Minut senere. Kl. 18^{45} , da Skibene var ca. $\frac{1}{4}$ Sm. inden for Cliff Foot Lysbøje, tørnede E. med Stævnen og Stb.s Bov mod P.J.s Stb.s Agterskib. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadiget. E. gik tilbage til Parkeston for Reparation.

Anm. Søforklaring fra P.J. foreligger ikke.

89. S/S **Estland** af København, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Wisbeck med Træ.

Mistet Ankeret d. $\frac{13}{10}$ 35 i Wisbeck.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{10}$ 35.

Kl. 10, medéns E. var under Opankring, brækkede Kæden ved 45 Fv., hvorved Ankeret gik tabt.

90. Ff. **Eva Marie** af Grenaa, 9 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet d. $\frac{26}{9}$ 35 i Kattegat.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{30}{9}$ 35.

Kl. ca. 1^{30} , medens E.M. laa opankret 5—6 Sm. N. af Sjællandsodde, mærkedes et Stød i Skibet. Besætningen, der var under Dæk, kom straks op, og det viste sig, at en ukendt Damper havde tørnet imod E. M., der havde faaet Stævnen beskadiget.

91. M/Jt. **Expres** af Søby, 32 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Søby til Odense i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 35 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Kerteminde d. $\frac{7}{1}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $\frac{11}{1}$ 35.

Kl. ca. 21, da E. befandt sig mellem Sprogø og Romsø, smeltede Motorens Krumtapleje. Vinden var frisk Ø.-lig; Kursen ændredes mod Kertemind for Sejlene alene. Kl. ca. 21³⁰ var E. i Nærheden af Havnen. Storsejlet blev bjerget, og Ankeret gjort klar. Der styredes VNV., saaledes at Havnefyret havdes forude. Kort efter saas Brohovedet ret forude, Roret blev lagt Bb.; men umiddelbart efter tog E. Grunden paa Ydersiden af den S.-lige Mole og blev staaende.

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

92. M/Jt. **Express** af Kolding, 19 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Sletterhage til Kolding med Ral.

Strandet og forlist d. $\frac{5}{1}$ 35 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning paa Dyngby Strand d. $\frac{7}{1}$ 35. Søforhør i Odder d. $\frac{9}{1}$ og $\frac{14}{1}$ 35.

Kl. ca. 18 afgik E. fra Sletterhage. Efter at have passeret Norsminde, blev Kursen sat langs Kysten. Vejret var regntykt, og Loddet holdtes gaaende. Da Vinden, der var frisk af NO., gik mere om i Ø., blev det besluttet at søge Ankerplads i Hou. Kl. ca. 21 loddedes ca. 8 m Vand, og da der samtidig saas Lys fra Land, blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Dyngby Strand og blev staaende. Skibet blev Vrag.

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

93. M/Jt. **Express** af Sønderborg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1897.

a) Grundstødt d. $\frac{15}{6}$ 35 ved Als NØ.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{24}{6}$ 35.

Medens E. for Halv Kraft gik ind mod Hestekoer, hvor der skulde graves Ral, tog Skibet Grunden paa Revet. E. kom flot ved egen Hjælp.

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

b) Sprunget læk og sat paa Land d. $\frac{17}{6}$ 35 ved Als S.-Kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{24}{6}$ 35.

Medens E. laa ved NV.-Kysten af Kegnæs og gravede Sand, opdagedes det, at Vandet steg stærkt i Motorrummet: Varpelinien blev kappet, og kort efter tog E. Grunden og blev staaende. Ved en Dykkerundersøgelse viste det sig, at 2 Planker i Bunden var knust paa en Strækning af ca. 45 cm.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet sprang læk. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er sprunget læk som Følge af, at Bunden er blevet beskadiget ved Grundstødningen d. 15. s. M.

94. M/S **Falster** af København, 129 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern og Staal.

Kollideret d. $\frac{22}{8}$ 35 i Göteborg Havn.

Søforklaring i Randers d. $\frac{23}{8}$ 35. Svensk Indberetning dat. $\frac{29}{8}$ 35.

Kl. 7⁴⁵ afgik F. fra Klippans Toldstation til Ryanæs. F. blev holdt midt i Farvandet. Da F. var ud for den V.-lige Ende af Anlægsbroen, blev Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Fra en medgaaende M/Tj. »Göteborg« af Göteborg, der havdes i Sigte agterude Ø. for Fyrbaaken ved Vestkustens Petroleums A/B, hørtes 1 kort Tone. F.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Umiddelbart efter hørtes fra G. 3 korte Toner, men kort efter tønnede G. med Stævnen imod F.s Stb.s Side agten for midtskibs, hvorved Fenderlisten blev skaaret igennem, Vinkeljernene krøllet, og der fremkom en Bule i den øverste Klædningsplade samt Skanseklædningspladen.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

95. M/S **Falstria** af København, 4358 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Semarang til Galle med Stykgods.

Sprunget læk d. $\frac{1}{7}$ 35 i det indiske Ocean; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Colombo d. $\frac{20}{7}$ 35.

Kl. ca. 11, da F. var paa ca. $5^{\circ}37'$ S. Brd. $107^{\circ}26'$ Ø. Lgd., opdagedes en Lækage i Bb.s Rendesten i Maskinen, og det viste sig, at en Plade i Kimningen havde faaet et Hul paa ca. 4" i Diameter under et Afgangsrør for Tryklejekølevandet. Da Rendestenen ikke kunde holdes læns, blev der over Hullet anbragt noget Læder og derover 8 Sække Sand. Der søgtes ind til Batavia for Reparation.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af Tæring foraarsaget af Tryklejekølevandet.

96. S/S **Fanø** af København, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Tørnet en undersøisk Hindring d. $\frac{5}{2}$ 35 i Dublin Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{8}{2}$ 35.

Kl. 20¹⁰, da F. under Assistance af Lods var under Forhaling i Barry Dok, tønnede Skruen en undersøisk Genstand, der senere viste sig at være en sunket Bøje, hvorved 2 Blade brækkede.

97. M/S **Femø Sund** af Bandholm, 82 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Femø til Fejø med Passagerer.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Maribo d. $\frac{18}{1}$ 35.

Kl. ca. 19¹⁰, da F. var i Nærheden af Fejø Sletter, saas 2 Ankerlanterner 1 Str. om Stb. Da F. var i Nærheden af Ankerliggerne, blev Projektoren tændt og rettet mod den nærmeste Ankerligger. Umiddel-

bart efter at denne var passeret, mærkedes et Stød i Stb.s Side, og det viste sig, at F. havde tørnet en Ankerligger — M/Gl. »Vega« af Hou — hvorfra der ingen Lanterner var set.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at V. Kl. 14³⁰ opankredes ved Fejø Sletter. Kl. ca. 17 blev Ankerlanternen sat, Kl. ca. 19 saas F.s Lanterner, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik under Dæk. Ca. 10 Minutter senere skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at man i F. ikke har set V.s Ankerlanterne.

98. M/Sk. **Find** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra København til Nykøbing F. med Byg.

Havareret og sprunget læk d. 18/2 35 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. 21/2 35.

Om Morgenens, da F. under en VNV.-lig Storm var i Nærheden af Hellehavn Nakke, brækkede Rorpinden og F. faldt tværs i Søen. Det lykkedes at faa Skaden midlertidig udbedret, hvorefter Skibet, der var sprunget læk, sejledes ind til Stubbekøbing for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

99. S/S **Fiona** af Aabenraa, 367 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra København til Nyborg med Stykgods.

Strandet d. 29/3 35 i Store-Bælt; kondemneret.

Strandingsindberetning dat. 30/3 35. Søforklaring i Helsingør d. 3/4 35. Forlisansmeldelse dat. København d. 13/4 35. Søforhør i København d. 30/8 35.

Kl. 4⁰³ passeredes Romsø i 1,5 Sm.s Afstand, Log 84,5. Der styredes retv. S. 2° Ø., hvilken Kurs blev bibeholdt. Det blæste en VNV.-lig stormende Kuling. Kl. 4³⁵ blev det Sneykning, hvorfor Farten blev mindsket. Kl. 5³⁰ loddedes 11 m, Log 97; Farten blev reduceret til Langsomt. Kl. 5³⁵ loddedes 4 m, og Kl. 5³⁶ 3 1/2 m, Loggen, der viste 97,6, blev bjærget og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Kl. 5⁴⁵ tog Skibet Grunden paa Vresen Puller og blev staaende. Det forsøgte forgæves at faa Skibet flot ved egen Hjælp. Kl. 7³⁰ viste det sig, at II Lasten, Kl. 12¹⁵ I Lasten og Kl. 19³⁰ III Lasten var blevet læk. Pumperne holdtes gaaende. D. 1/4 Kl. 11²⁰, efter at en Del af Ladningen var lægteret, kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. F. blev senere kondemneret.

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

100. S/S **Flora H.** af Bjørneborg, 2025 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern. Paa Rejse fra Derventaugh til Vejle med Kul.

Grundstødt d. 16/6 35 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. 16/6 35. Søforklaring i Vejle d. 21/6 35.

Kl. 1⁵⁵ passeredes Hirtsholm i en Afstand af 3 Sm. Det blæste en stiv NV.-lig Kuling med Regntykning. Fra Hirtsholm styredes misv. S. 1/2 V. Kl. 3³⁵, da F.H. efter Loggen havde udsejlet en Distance paa 10,5 Sm., blev der slaaet Langsomt til Maskinen og kort efter, da Læsø NV. Rev Fyr saas om Stb., Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog F.H. Grunden paa Læsø NV. Rev og blev staaende. Kl. 15⁵⁰ 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 Vejrforholdene i Forbindelse med Strømsætning.

101. S/S **Flynderborg** af København, 1999 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Amsterdam til Casablanca med Kul.

Kollideret d. 23/1 35 i Amsterdam-Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Amsterdam d. 2/7 35 og i København d. 26/8 35.

Kl. 15⁰⁵ passerede F., der havde Lods om Bord, Hemburg. Kl. 15²¹ mindskedes Farten af Hensyn til en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Waterland« af Amsterdam. F. blev holdt i Kanalens Stb.s Side. Da F. var ca. 2 Skibslængder fra W., saas sidstnævnte Skib komme over i samme Side af Farvandet, og Roret blev lagt Stb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter — Kl. 15²⁷ — tørnede W.s Stævn imod F.s Bb.s Side, hvorved der skete en Del ovenbords Skade. Efter Kollisionen mistede F. Styret og tog Grunden i Bb.s Side af Kanalen. Skibet kom dog straks flot. Det blev besluttet at gaa tilbage til Amsterdam for Reparation.

Af en af W.s Besætning under 2/7 35 i Amsterdam afgiven Forklaring fremgaar, al W., der havde Lods om Bord, blev holdt midt i Farvandet. Kl. 15²⁶, da W. befandt sig ud for »Westzaner Duc d'Alben«, mistede Skibet Styringen og skar ud til Bb. til Trods for, at Roret laa haardt Stb. Et kort Øjeblik blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og derefter Fuld Kraft Bak. Da disse Manøvrer ikke rettede Skibet op, blev Stb.s Anker stukket i Bund. F. var da ca. 150 m borte. W. drejede nu lidt Stb. over; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Raad voor de Scheepvaart i Amsterdam har udtalt, at efter Sørettens Formening skyldes Kollisionen den Omstændighed, at W. mistede Styringen og derved kom over i Farvandets sydlige Side, hvor F., der ikke kunde naa at stoppe, befandt sig. Til F.s Manøvrer havde Søretten intet at bemærke.

102. 2^m M/Kt. **Fram** af Thorshavn, 92 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg.

a) Paa Fiskeri ved Island.

Havareret i Marts 1935 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. 22/3 35.

D. 12/3 Kl. 13³⁰ brød en svær Sø over Bb.s Bov, hvorved Boven sprang læk og Skanseklædningen om Stb. til agter for Ladeporten, Baadene samt Fiskekassen brækkede. Skaden blev midlertid repareret.

D. $\frac{13}{3}$ Kl. 6⁰⁰ skulde Motoren startes. Under dette gik Opladningsventilen los og løb ind i Cylinderen, hvorved Cylinderdækslet sprængtes. Det blev besluttet at søge ind til Reykjavik for Reparation. D. $\frac{16}{3}$, da F. opankredes i Reykjavik Havn, brækkede Bb.s Ankerkæde, hvorved Ankeret og 2 Fv. Kæde mistedes.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Færøerne til Grønland.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{14}{7}$ 35 i Atlanterhavet.

Søforhør i Sørvaag d. $\frac{15}{7}$ 35.

Kl. 23⁴⁵, da F. under en SSV.-lig Kuling var paa 62°02' N. Brd. 7°59' V. Lgd., skulde Klyveren sættes. Under Arbejdet med at klargøre Klyveren tog Skibet en Sø over, hvorved Sejlet blev fyldt med Vand og blev revet over Bord tillige med 2. Bedstemand Olfert Christiansen af Signebø, der holdt fast i Sejlet. Den overbordfaldne kom til Syne ca. 20 m agterude; F. blev vendt samtidig med, at Baaden blev gjort klar. Inden Skibet var kommet gennem Vinden, var den overbordfaldne forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 4 Timers forgæves Eftersøgning sejlede F. tilbage til Færøerne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

103. Ff. **Frans** af Hirtshals, 9 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

Kollideret d. $\frac{18}{11}$ 35 i Hirtshals Havn.

Søforklaring i Hjørring d. $\frac{29}{11}$ 35.

Se Nr. 11.

104. S/S **Freddy** af København, 955 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Waterford til Leith i Ballast.

Mistet Ankeret d. $\frac{19}{10}$ 35 i Firth of Forth.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{21}{10}$ 35.

Kl. 12, da F. under en V.-lig Storm laa til Ankers for 2 Ankere $\frac{1}{2}$ Sm. S. 11° V. af Paleas Lysbøje, mærkedes det, at Ankrene fiskede en Klippe. For at komme klar af Klipperne blev begge Ankre stukket fra.

105. M/Sk. **Freden** af Ulebergshamn, 67 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{3}{11}$ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{11}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Store-Heddinge d. $\frac{9}{11}$ 35.

Kl. ca. 5, medens F. laa fortøjet ved Sigerslev Ladebro, brækkede Forfortøjningerne under en Byge fra S. Skibet svingede ud med Forenden, hvorved Agterfortøjningerne brækkede. Det forsøgtes at fortøje Skibet paany, men Trosserne brækkede, og inden Motoren blev sat i Gang, var F. drevet paa Land. Det forsøgtes forgæves at bringe Skibet flot. Kl. 10 ankom en Bjergningsdamper, men paa Grund af Vejrforholdene kunde Bjergningen ikke paabegyndes. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

106. M/Gl. **Fremad** af Egersund, 53 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Aabenraa med Lervarer.

Sprunget læk d. $\frac{24}{6}$ 35 i Østersøen.

Søforklaring i Bogense d. $\frac{9}{10}$ 35.

Da F. var i Nærheden af Møen, opdagedes det, at Skibet trak en Del Vand. Det viste sig senere, at Lækagen stammede fra nogle manglende Kølbolte.

107. M/Sk. **Freia** af Rønne, 67 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Randers med Sten.

Grundstødt d. $\frac{28}{9}$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Randers d. $\frac{30}{9}$ 35.

Kl. 1⁵⁰ passeredes Storstrømsbroen. Der styredes VNV. Kort efter kom et modgaende Skibs Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte forude om Stb. F. drejedes Stb. over, men et Par Minutter efter tog F. Grunden og blev staaende. Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at F. blev holdt for langt over i Farvandets Stb.s Side.

108. M/Jt. **Freya** af Ærøskøbing, 37 Reg. T. Br. Bygget 1887/1898 af Eg.

Paasejlet d. $\frac{28}{3}$ 35 i Ærøskøbing Havn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{5}{4}$ 35.

Se Nr. 55.

109. 3^m Sk. **Frida** af Marstal, 268 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Newry (Island) til Riga i Hallast.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 35 ved Øsels S.-Kyst.

Søforklaring i Riga d. $\frac{28}{12}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $\frac{24}{1}$ og d. $\frac{27}{2}$ 35.

Kl. 0⁰³ kom et Fyr, der blev antaget for Ovisi Lyn-Fyr, i Sigte om Bb. Kursen blev ændret fra misv. SØ.t.Ø $\frac{3}{4}$ Ø. til misv. ØNØ., og Sejladsen fortsattes, indtil F. Kl. ca. 4³⁰ tog Grunden 1 Sm. NV.t.V. af Zerel Lyn-Fyr Og blev staaende.

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

110. M/Gl. **Frida** af Hamburg, 57 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med Soyamel.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 35 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Hou d. $\frac{8}{11}$ 35. Søforhør i Odder d. $\frac{12}{11}$ 35.

Kl. ca. 2, da F. under tæt Taage ved Hjælp af Loddet søgte ind til en Ankerplads ved Hou, tog Skibet Grunden. F. kom senere 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.

111. M/Sk. **Fürstin Marie zu Putbus**. Paa Rejse fra Koldberg til Horsens med Rug.

Strandet og forlist d. $\frac{3}{11}$ 35 ved Møens SV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{11}$ 35.

Kl. 1³⁰ strandede F.M.z.P. i Taage paa Ny-Tolk. Skibet blev Vrag.

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

112. S/S **Fylla** af København, 785 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Shoreham med Træ.

Kollideret d. $\frac{14}{12}$ 35 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{3}{3}$ 36.

Kl. 15³⁰ skiftedes Lods ved Nübbel, og Rejsen blev fortsat. Efter at Grunthal Hochbrücke var passeret, kom en modgaaende Damper — S/S »Bordsee« af Hamburg — i Sigte, og Farten blev mindsket til Langsomt. Kl. 17³⁰, da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Skibslængde, saas B. dreje Bb. over samtidig med, at der fra dette Skib blev givet Advarselssignal. F.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, Roret blev lagt haardt Stb., og Stb.s Anker blev kastet. Umiddelbart efter tørnede B. med Bb.s Bov imod F.s Bb.s Side i Agterkant af Bakken. Ved Kollisionen fik F. nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

113. S/S **Garonne** af København, 1502 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{3}$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{24}{4}$ 35.

G. laa ved Vestkajen i Frihavnen, hvor der lossedes Jern. Kl. ca. 10⁴⁵ fiskede den ene Ende af en Længe Jern under Nedfiringen, hvorved Længen svingede rundt og ramte en Havnearbejder, der blev klemt mellem Længen og Vantet til agterste Mast. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Anvers til København.

Kollideret og grundstødt d. $\frac{22}{12}$ 35 i Kieler Kanalen.

Søforhør i København d. $\frac{4}{1}$ 36.

Kl. ca. 8²⁰, da G., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Drejet, hvor Ejderkanalen munder ud Syd fra, passeredes et modgaaende Skib om Bb. for Langsom Fart. Da Skibet var passeret, drejedes Bb. over ud i Kanalens Midte. Kl. ca. 8³⁰, da G. var ved Klm. 73, blev Roret lagt Stb. for at vige til Stb. for nogle modgaaende Skibe. G. drejede imidlertid vedblivende Bb. over, hvorfor Roret blev lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Signalet blev besvaret med 2 korte Toner. G.s Maskine blev stoppet. Da der syntes Fare for en Kollision, blev G.s Maskine beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da G.s Stævn var ud for det andet Skibs agterste Mast, drejede G. pludselig Stb. over, hvorved Stb.s Bov tørnede mod det andet Skibs Agterskib. Efter Kollisionen tog G. Grunden med Forskibet i Kanalens Stb.s Side, men kom kort efter flot ved egen Hjælp. Ved Kollisionen fik G. Brud paa Stb.s Anker og Klydset samt Hul i Stb.s Bov over Hoveddækket.

Anm. Søforklaring fra det andet Skib, der menes at være tysk S/S »Harald«, foreligger ikke.

114. M/Fuldsk. **Georg Stage** af København, 298 Reg. T. Br. Bygget 1935 af Staal.

1 Mand druknet d. $\frac{25}{8}$ 35 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{5}{9}$ 35.

Kl. 10⁵⁵, da G.S. i stille Vejr laa opankret 1 Sm. SØ. for Espergærde i 14 m Vand, sprang Elev Nr.55 Erik Hansen af Venslev under Svømmeøvelser i Vandet fra Bb. Faldrebs Repos. Den paagældende gik straks til Bunds og kom ikke mere til Syne. Det forsøgtes straks at dykke efter ham, og da dette viste sig forgæves, blev der iværksat Eftersøgning ved Hjælp af Falcks Redningskorps. Da det ikke lykkedes at finde den forsvundne, tilkaldtes en Bjærgningsdamper med en Dykker, der Kl. 16²⁰ fandt den forulykkede paa Stedet, hvor han var forsvundet.

Anm. Om Aarsagen til, at den forulykkede, der kunde svømme, gik til Bunds, kan intet oplyses.

115. 2^m M/Kt. **Godthaab** af Trangisvaag, 95 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Bøg og Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $\frac{19}{3}$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{26}{3}$ 35.

Kl. 5, medens G. under en ØSØ.-lig Storm laa underdrejet paa Selvogsbanken, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Redningsbaaden, Fiskekassen, storsejlet, Kappen forude og Skylightet agter blev beskadiget. Endvidere blev Dækket slaaget læk forskellige Steder. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

116. Lægter **Gorm** af København.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹⁵/₁ 35.

Kl. ca. 10, da G., der under Bugsering af B/B »Frode« af København var paa Vej fra Gasværkshavnen til Sydhavnen, befandt sig i Sydhavnen, saas et Skib — M/Jt. »Havet« af Køge — komme ud af Slusen. F. og G. blev holdt i Farvandets V.-lige Side. Da H. sejlede i samme Side af Farvandet, blev der, da Skibene var ca. 600 m fra hinanden, fra F. afgivet 1 lang Tone med Dampfløjten. Fra H. blev Signalet ikke besvaret, hvorfor det blev gentaget. Da en Kollision syntes uundgaaelig, og G. i det samme girede Bb. over, blev F.s Ror lagt haardt Bb. Umiddelbart efter tørnede G.s Stævn mod H.s Stævn, hvorefter H. svingede Bb. over og fik Stb.s Side skrællet op. Da der var Fare for, at H. skulde synke, blev Skibet sat paa Grund.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da H. var omtrent ud for den røde Kost ved Enghave Brygge i Farvandets Ø.-lige Side, hørte Rorsmanden, der var alene paa Dækket, et Signal fra F., og umiddelbart efter saas dette Skib lidt om Stb. i ca. 5 m.s Afstand. Roret blev lagt Bb.; 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 der i H. ikke har været udvist fornøden Agtpaaagivenhed under Sejladsen gennem Havnen, dels at der ikke var en Mand til Rors i G.

117. S/S **Gorm** af København, 2156 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret d. ¹⁸/₁₀ 35 i Københavns Havn.

Søforklaring i København d. ²²/₁₀ 35.

Kl. 7⁰⁰, da G., der ved Hjælp af 2 Slæbebaade forhaledes fra Nordhavnen til D.F.D.S.s Kuldepot, var ud for Alfred Christensens Kulplads, blev Skibet af en kraftig Byge ført ind mod Kajen. Udriggeren fra en paa Kajen værende Kulkran fiskede G.s Størvant, hvorved Stormasten brækkede oven for Nagleringen og faldt over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

118. 3^m M/Sk. **Grete Kure** af Nexø, 223 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Nexø. Tom.

Kollideret d. ²⁰/₄ 35 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. ²⁵/₄ 35.

Kl. 22²⁰ passeredes Gilleleje Flak F.S. i 0,5 Sm.s Afstand. Der styredes SØ. Kl. 22²⁵ blev det tæt Taage, Farten blev mindsket til Langsomt og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 22⁴⁰ kom en klar Lanterne i Sigte ca. 1 Str. om Bb., Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Svalen« af Odense, hørtes nu Taagesignal, og umiddelbart efter kom dets grønne Sidelanterne i Sigte 2—3 lig Str. om Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Motoren stoppet og Maskinpersonalet kaldt op fra Motorrummet; umiddelbart efter tørnede G. K. med Stævnen imod S.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik G.K. Forstævnen bøjet over til Stb. Der søgtes ind til København for Reparation.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib, der var paa Rejse fra København til Odense, Kl. 21⁴⁵ passerede Ellekildehage Lysbøje i ca. 1 Sm.s Afstand. Der styredes NV.t.V.¹/₂V. Kl. 22⁰⁰ blev det tæt Taage, Farten blev mindsket til Halv Kraft og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 22³⁰ hørtes Taagesignal fra et Skib — 3^m M/Sk. »Grete Kure« af Nexø — forude, og Maskinen blev stoppet. Kl. ca. 22³⁴ kom G.K.s Tilplanterne i Sigte ca. 2 Str. om Stb. i ca. 3 Skibslængders Afstand og umiddelbart efter saas G.K.s røde Sidelanterne ca. 4 Str. om Stb. S.s Ror blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. en Del ovenbords Skade, blandt andet blev Rælingen og 4 Støtter bøjet, begge Fenderlister brækket, Siden trykket ind og Dækket bulet. Endvidere blev agterste Vant revet over, hvorved Masten brækkede.

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

119. Ff. **Gunnar Schou** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Kg og Fyr.

Kollideret d. ³⁰/₃ 35 i Thyborøn Havn.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. ²/₄ 35.

Se Nr. 19.

120. M/S **H. C. Andersen** af Nakskov, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁰/₂ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁰/₂ 35.

Kl. ca. 16³⁰, da H.C.A. laa i Nyhavns Kanal og lastede Teaktræplanker, gled el Slæng paa 3 Planker ud af Stroppen, hvormed der var taget Rundtørn om Plankerne, og ramte en Havnearbejder, der stod nede i Lastrummet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ³/₉ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ⁴/₉ 35.

Kl. ca. 15, da H.C.A. laa ved Østmolen i Frihavnen og lastede Soyakagesmuld i Sække, vilde en af Skibets Besætning, der var beskæftiget med Stuvning af Sækkene i Lastrummet, fjerne en Strop, der laa lige under Lugen. Herved kom han ind under at Stuvning af Sækkene i Lastrummet, fjerne en Strop, der laa af Sækkene og fik Rygsøjlen beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den tilskadekomne ikke bar udvist fornøden Agtpaaagivenhed.

121. Ff. **Haabet** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1911/1917 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. ²¹/₅ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹¹/₆ 35.

Kl. ca. 22, medens H. holdtes gaaende for langsom Motor langs Siden af Ff. »Klitboen« af Esbjerg, der laa til Ankers paa en Fiskeplads 175 Sm. V.t.S. af Graadyb, gik Motoren pludselig i Staa. H. blev af Strømmen ført over mod K., der ramtes paa Bb.s Side foran for Vantet. Ved Kollisionen blev H. læk og fik 3 Støtter og Lønningen om Stb. knækket.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da der syntes Fare for en Kollision, blev Ankertovet sluppet, Umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorefter K.s Motor blev sat Fuld Kraft Frem, hvorved K. kom foran for H. Ved Kollisionen blev K.s Dæk slaet læk.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

122. M/Gl. **Hanne Marie** af Egersund, 59 Eeg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Karrebæksminde med Cement.

Kollideret d. $\frac{8}{9}$ 35 i Store-Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{11}{9}$ 35.

Kl. 3⁵⁰ passeredes Romsø. Herfra styredes for Sejlene alene SSØ. mod Halskov Rev F. S. Kl. ca. 3⁵⁰ varskoede Rorsmanden, der var alene paa Dækket, Føreren, at en Damper forude om Stb. ikke vilde gaa af Vejen. Føreren kom straks paa Dækket, og Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede Damperen, der viste sig at være S/S »Holsteinthor« af Lübeck, mod H.M.s Stb.s Bov. Efter Kollisionen vendte H. og kom langs Siden af H.M. Da det viste sig, at H.M. ikke behøvede Assistance, drejede H. atter op paa sin Kurs. Herunder tørnede H. mod H.M.s Bb.s Bov samt mod Hækken. Ved Kollisionen fik H.M. nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

123. Ff. **Hans Georg** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Skruen havareret d. $\frac{26}{9}$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{18}{10}$ 35 og i Esbjerg d. $\frac{28}{10}$ 35.

Da H.G. befandt sig paa en Fiskeplads 120 Sm. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Humberen, havarerede Skruen. Kursen blev sat mod Thyborøn for Sejl alene. D. $\frac{28}{9}$, da H.G. var ca. 152 Sm. V. af Esbjerg, blev Fartøjet taget paa Slæb af et andet Fartøj og indbugseret til Esbjerg.

124. Ff. **Hansine** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Oktober 1935 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Hull dat. $\frac{7}{11}$ 35. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{14}{12}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{28}{12}$ 35.

D. $\frac{15}{10}$ afgik H. fra Grimsby. Da H.s Jolle senere er fundet drivende med Bunden i Vejret 115 Sm. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N. af Spurn F.S., og da der iøvrigt intet siden er hørt eller set til Fartøjet, maa dette antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Georg Valdemar Bendixen, Bedstemand Arnold Ejgild Wormstrup, Fisker Aage Petersen, alle af Frederikshavn, samt Fisker Torben Jørgensen af Aalbæk.

125. S/S **Harald** af København, 1970 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Garston til Antwerpen i Ballast.

Kollideret d. $\frac{1}{2}$ 35 i Antwerpen.

Søforhør i København d. $\frac{12}{2}$ 35.

Kl. ca. 24 ankom H., der havde Lods om Bord, til Antwerpen, og der blev givet Fløjtesignal for at tilkendegive, at Skibet skulde ind i Kattendyck Sluse. Det blæste en haard VNV.-lig Kuling, og Strømmen var haardt indgaaende. Efter at Lysbøjen udfor Kattendyck Sluse var passeret, saas pludselig et klart Lys forude tæt om Stb. Roret blev lagt Bb., og H. drejede ca. $\frac{3}{4}$ Str. Bb. over for langsom Maskine. Kort efter blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordrer Fuld Kraft Frem, men paa Grund af Vinden, der var Stb. ind, faldt Skibet Bb. over. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Hak, men H. mistede Styret og blev af Vind og Strøm ført ned mod Kajen. Da der syntes Fare for en Kollision med nogle ved Kajen beliggende Skibe, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem, men kort efter tørnede H.s Skruer mod Bugserdamper »Jeema« af Gent, der laa fortøjet uden paa Slæbebaaden »Helene« og »Aurore« begge af Antwerpen. J. sank øjeblikkelig, og de 2 andre Slæbebaade fik mindre Havarier. Ved Kollisionen mistede »Harald« 2 Blade af Skruen.

Anm. Sørensen bar intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Vejr- og Strømf forholdene.

126. S/S **Harriet** af Esbjerg, 1144 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Bristol til Cardiff med Kartoffler.

Kollideret d. $\frac{22}{5}$ 35 i Cardiff.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{22}{6}$ 35.

Kl. 0⁵⁰, da H. blev manøvreret ind i Queen Alexandra Dock, blev Skibet af Vinden fort over mod S/S »Queen City« af Bideford, som laa fortøjet langs Kaj. Ankrene blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tørnede H. med Stb.s Laring mod Q.C. Ved Kollisionen fik H. Bb.s Hjørne af Broen beskadiget samt Bb.s Lønningsstøtter paa Fordækket trykket.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

127. M./Jt. **Havet** af Kage.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 86 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{15}{1}$ 35.

Se Nr. 116.

128. 3^m M/Sk. **Hela** af Hamburg, 173 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kolding og Odense med Korn.

Grundstødt d. $\frac{2}{8}$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{7}{8}$ 35.

Kl. 0⁰⁰ havdes Ore Fyrs hvide Vinkel ret agterude. Kl. 1¹⁵ overtog Bedstemanden Vagten og fik Ordre til at styre NV., indtil Vejrø Fyr viste fast, hvidt Lys, derefter holde H. i denne Sektor indtil Omø Fyr viste fast, hvidt Lys, hvorefter Skibet skulde holdes i denne Sektor indtil Vejrø Fyr viste fast Lys agterude. Kl. 2⁰⁰ gik Bedstemanden ned i Motorrummet og forblev der til Kl. ca. 2²⁰. Da Vejrø Fyr stadig blinkede, blev Kursen bibeholdt, og Kl. ca. 2³⁰ tog Skibet Grunden paa Kirkegrunden og blev staaende. D. $\frac{3}{8}$ Kl. ca. 5 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

129. S/S **Henning B** af København, 2108 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{1}{11}$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{7}{11}$ 35.

Kl. 12¹⁵, medens H.B. lossede Olietønder ved Grønlandsk Handels Plads, fiskede Lossekrogen Stillingen, hvorpaa Tønderne blev landet, og løftede denne i den ene Side. En Havnearbejder og 2 Tønder, der stod paa Stillingen, faldt herved ned paa Kajen, hvorved den ene Tønde ramte Havnearbejderen over Benene, der blev en Del forslaaet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kort til Hospitalet.

130. S/S **Henry Tegner** af København, 1457 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til Hull med Træ.

Mistet Dækslast og havareret d. $\frac{23}{9}$ 36 i Nordsoen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{25}{9}$ 35.

Kl. 2³⁰, da H.T. under en VSV.-lig Storm var ca. 14 Sm. Ø. for Dogger Bank, tog Skibet en Braadsø over, hvorved en Del af Dækslasten blev skyllet over Bord og Fokkemasten samt Lønningen blev beskadiget.

131. Ff. **Hero** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsoen.

Forlist i Oktober 1935 i Nordsoen; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{12}$ 35. Forlisansmeldeise dat. Esbjerg d. $\frac{14}{2}$ 36.

D. $\frac{16}{10}$ Kl. ca. 14³⁰ afgik H. fra Esbjerg. D. $\frac{20}{10}$ blev der ved Horns Rev F. S. fundet en Redningskrans fra H. og 1 Flagbøje og d. $\frac{25}{10}$ en Del af H.s Forkappe. Da der iøvrigt intet er set eller hørt til H., og da det i Dagen efter at H. var afgaaet fra Esbjerg blæste en Storm, maa det antages, at Kutteren er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Christian Marinus Pedersen, Bedstemand Svend Georg Sørensen Ladefoged samt Fiskerne Vagn Tinnesen og Georg Strandby Bruhn, alle af Esbjerg.

132. S/S **Hindsholm** af Aalborg, 1512 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Under Forhaling fra Frihavnen til Skudehavnen.

Grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{7}{1}$ 36.

Kl. 8⁴⁵ afgik H. assisteret af Lods og Slæbebaad fra Frihavnen. Kl. 9²⁰ tog Skibet Grunden i Renden til Skudehavnen og blev staaende. D. $\frac{4}{1}$ Kl. 14³⁰ kom H. flot ved Hjælp af 2 Bugserbaade.

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

133. Ff. **Hirtshals** af Frederikshavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{24}{2}$ 35 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{3}$ 35.

Kl. ca. 24 opdagedes Ild i Lukafet. Ilden blev straks slukket.

Anm. 1. Søretten har intet oplyst om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden skyldes en overhedet Kakkelovn.

Anm. 2. H.s Fører har for Overtrædelse af Bestemmelserne i § 20 i Reglement for Overholdelse af Orden i Frederikshavn Havn vedtaget en Bøde paa 20 Kr. H.s Kok har for Overtrædelse af samme Bestemmelse samt for Overtrædelse af § 5 i Brandlov for Købstæderne ligeledes vedtaget en Bøde paa 20 Kr.

134. S/S **Hjortholm** af Aalborg. 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Bramborough til Swansea med Stykgods.

Kollideret og sunket d. $\frac{26}{1}$ 35 i Swansea; kondemneret.

Søforklaring i Swansea d. $\frac{29}{1}$ 35. Søforhør i København d. $\frac{14}{3}$ 35. Forlisansmeldelse dat. København d. $\frac{26}{3}$ 35.

Kl. 19 lettede H., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads ved Mumbles. Da den ydre Farvandsbøje blev passeret, blev der med Dampfløjten givet Signal for, at Skibet skulde ind i South Dock. Da den indre Farvandsbøje var passeret, blev H. holdt i Løbets Bb.s Side, og en Damper, der senere viste sig at være S/S »Clan Macdougall« af Glasgow, saas komme ud af Kings Dock paa Stb.s Side af Lobet, assisteret af en Slæbedamper, der trak Bb. over. Fra H. blev der gentagne Gange afgivet 2 korte Toner med Dampfløjten, og H. holdtes Bb. over mod det røde Fyr paa Vestmolen. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen, der gik Langsomt, kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. C.M. svarede med samme Signal, men umiddelbart efter tørnede C.M. med Stæv-

nen imod H.s Stb.s Bov og skar sig ind i Bakken forbi Ankerspillet. Da Skibene kom klar af hinanden, fortøjedes langs Kajen udenfor South Dock. Inden Skibet var fortøjet, sprængtes Kollisionsskoddet, og H. sank med Forskibet, Efter Ordre forsøgtes det at forhale H. gennem Dockporten til meste Kaj, men herunder tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $27/1$ Kl. 22 sank Skibet helt. D. $3/2$ blev H. hævet. Skibet blev senere kondemneret.

Anm. Søforklaring fra C.M. foreligger ikke.

135. S/S **Horsia** af København, 811 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Nakskov med Kul.

Kollideret d. $26/4$ 35 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. $2/5$ 35.

Kl. ca. 0^{25} , da H. var ca. 3,5 Sm. misv. Ø. $1/2$ S. af Sjællands Odde, styrende retv. S., kom en modgaaende Dampers Toplanterner og røde Sidelanterne i Sigte $1\frac{1}{4}$ Str. forude om Stb. Pejlinger paa Kompasset viste, at det andet Skib, — S/S »Svava« af Middelfart — trak lidt Bb. over. Da det Kl. 0^{35} kunde ses, at S. ikke kunde komme foran om H., blev Roret lagt Stb. Umiddelbart efter kom S.s grønne Sidelanterne i Sigte lidt om Stb.; H.s Rør blev lagt Bb., men da der i det samme hørtes en kort Tone fra S., blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere — Kl. 0^{40} — tørnede H. med Stævnen imod S.s Agterende, hvorved H. fik en stor Bule i Boven og en Støtte trykket gennem Dækket paa Bakken. Fra S. hørtes intet Signal, og efter ca. 3 Minutters Sejldes fortsattes Rejsen.

Af en af S.s Besætning under $27/4$ 35 i Aalborg afgivet Søforklaring fremgaar, at H.s Toplanterner og grønne Sidelanterne kom i Sigte Kl. 0^{15} 3 Str. om Bb. Da H. syntes at bibeholde sin Kurs, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Bb. Umiddelbart efter kom H.s røde Sidelanterne i Sigte; Roret blev nu lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. H.s grønne Sidelanterne kom nu atter i Sigte, og kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik S. en mindre Bule i øverste Plade paa Bb.s Laaring samt 4 Nagler i øverste Naglerække løsnet. S. blev stoppet, og der blev afgivet Signaler til H., da Signalerne ikke blev besvaret, drejedes rundt, men H. fortsatte Rejsen uden at give sig til Kende.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at H. for sent drejede Stb. over, og at Drejningen ikke blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten, dels at S. ikke bibeholdt sin Kurs men drejede Bb. over uden at tilkendegive Drejningen ved Signal med Dampfløjten.

136. S/S **Hroar** af København, 1401 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $9/1$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $17/1$ 35.

Kl. ca. 7^{15} , da Havnearbejderne var ved at afdække Lugerne, gled en Arbejder og faldt gennem 4-Lugen ned paa Mellemdækket, hvorved han kvæstede Ryggen og den ene Haand. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paasejlet d. $5/11$ 35 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $5/11$ 35.

Kl. 3^{00} , medens H. laa fortøjet ved Riverside Quay, tørnede Trawler »Lord Beaverbrook« af Hull, der var i Færd med at gaa til Kajen, mod H.s Stb.s Laaring, hvorved 2 Plader blev lettere bulet.

137. M/Jt. **India** af Søby, 26 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg. Paa Rejse fra Travemunde til Lübeck.

Kollideret d. $2/11$ 35 paa Floden Trave.

Søforklaring og Søforhør i Ærøskøbing d. $2/1$ 36.

Kl. ca. 8^{30} af gik I. fra Travemunde. Da Herrenwyk var passeret, passerede I. et modgaaende Fartøj paa Stb.s Side. Under Passagen saas et modgaaende Fartøj — tysk Ff. »La Paloma« — forude. I. drejede Stb. over, men L.P., der laa tværs i Farvandet, tørnede med Stævnen imod I.s Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L.P. foreligger ikke.

138. 3^m M/Sk. **Inga** af Malmø, 192 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hernøsand til Svendborg med Træ.

Grundstødt d. $26/9$ 35 ved Omø Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/9$ 35.

Kl. 22^{00} grundstødte I. i diset Vejr paa Ø.-Kysten af Omø. D. $27/9$ Kl. 15^{00} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regndis.

139. M/Gl. **Inger** af Odense, 46 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Faxe i Ballast.

Grundstødt d. $17/9$ 35 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/9$ 35.

Kl. 10 grundstødte I. i regntykt Vejr ved Indsejlingen til Korshavn. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Vejr- og Strømforholdene.

140. M/Gl. **Ingrid** af Vordingborg, 53 Reg. T. Br. Bygget 1890/1924 af Eg og Fvr.

Kollideret d. $12/12$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $20/12$ 35.

Kl. ca. 15 skulde I., der laa fortøjet ved Islands Brygge ca. 2 Skibslængder foran for og med Stæv-

nen mod M/Gl. »Kate« af Svendborg, forhalet til K.s Plads, idet K. var ved at gaa fra Kajen. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Skibslængde, saas K. gaa frem, og I. blev holdt an i Trosserne; K.s Stb.s Mesanvant fiskede imidlertid I.s Spryd, hvorved K.s Mesanmast brækkede ca. 5 m over Dækket.

Af den af K.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K. ved Hjælp af et Spring fra Forenden svingede Agterenden fra Kajen, hvorefter Maskinen blev sat Halv Kraft Bak. Da det viste sig, at K. ikke kunde gaa klar af et agten for liggende Skib, blev Roret lagt Bb. og Maskinen sat Langsomt Frem. I. var imidlertid forhalet hen paa K.s Plads, og da en Kollision med I. var uundgaelig, blev Maskinen stoppet, men umiddelbart efter fiskede I.s Spryd K.s Mesanvant.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at K. ikke havde tilstrækkelig Plads til Manøvrering.

141. M/S **Irland** af København, 3173 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Wasa med Hvede.

Strandet d. $20/11$ 35 ved Finlands V.-Kyst.

Indberetninger fra Gesandtskabet i Helsingfors dat. $7/12$, $13/13$ og $24/12$ 35. Søforhør i København d. $16/12$ og $20/12$ 35.

Kl. 0²⁰ pejledes Stromningsbådan i retv. S. 83° Ø. og Norrskår i retv. N. 34° Ø., Los 74. Fra denne Plads styredes retv. N. 28° Ø. Det blæste en frisk N.-lig Brise. Kl. 0⁴⁵ havdes Strømningbådan tværs i 13 Sm.s Afstand. Log 78. Kl. 1⁰⁰ blev Loggen, der viste 81, bjærget. Kl. 1²⁵ havdes Sydostbroten i retv. N. 41° V. og Norrskår i retv. N. 51° Ø. Kl. 1³⁷ blev Maskinen stoppet, og der blussedes efter Lods. Da Signalet blev besvaret, holdtes Skibet piaende for Langsom Fart og Stop. Følgende Pejlinger blev taget: Kl. 1⁴⁰ Sydostbroten i retv. N. 55° V. og Norrskår i retv. N. 72° Ø., Kl. 1⁴⁷ Sydostbroten i retv. N. 65° V. og Norrskår i retv. S. 80° Ø. og Kl. 1⁴⁸ Norrskår i retv. S. 72° Ø. og Valsøerne i retv. N. 54° Ø. I. drejedes nu Stb. over for at give Læ for Lodsbaaden, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Valsøerne i retv. N. 52° Ø. og Norrskår i retv. S. 72° Ø., og det viste sig, at I. havde taget Grunden ved den V.-lige Pynt af Norrskår lige indenfor 2-Kosten, der havdes om Stb. i ca. $1/2$ Skibslængdes Afstand. Ved Grundstødningen blev Skibet læk, og Forskibet fyldtes med Vand, medens Vandet i Agterskibet kunde holdes nede paa ca. 1' Kl. 9³⁰ kom to Bjærgningsdampere til Stede, men kunde paa Grund af Soen intet udrette. D. $21/11$ Kl. 9⁰⁰ blev der foretaget Dykkerundersøgelse af Skibet, hvorunder der fandtes et 6' langt og $1\frac{1}{2}'$ bredt Hul i Bb.s Forskib, Bundsdkaden kunde ikke konstateres, da Skibet stod i Grunden. Kl. 18³⁰ paabegyndtes Losning fra Nr. 1 og 2 Lugen. D. $22/11$ Kl. 16⁰⁰ forsøgte det forgæves at bringe I. flot. D. $23/11$ Kl. ca. 24 steg Vandet hurtigt i Nr. 2 Lasten, saa Losningen maatte indstilles. I de følgende Dage kunde intet Bjærgningsarbejde udrettes paa Grund af Vejrforholdene, og d. $26/11$ Kl. 14³⁰ kom Redningsbaaden fra Land ud, og det blev besluttet at forlade Skibet. Da Mørket faldt paa var der endnu to Mand af Besætningen om Bord, men Redningsarbejdet maatte indstilles. Kl. 16⁰⁰ sprang Nr. 6 Tank og Agterlasten læk og Kl. 17¹⁵ blev I. læk i Bb.s Side af Maskinrummet, hvorved Vandet trængte ind og stoppede Maskineriet. I Løbet af Natten brød Søen stadig over Skibet, hvorved alt løst paa Dækket blev odelagt eller skyllet over Bord, Stb.s Side af Broen samt begge Baade i Stb.s Side slaet bort, Daviderne bojet. Døren til Bestiklukafet samt Agterlugerne slaet ind og Skærstokkene kastet ud af Sporene og bøjede. D. $27/11$ Kl. 10 kom Lodskutteren ud. Paa Grund af Vejrforholdene kunde Lodskutteren ikke gaa langs Siden af I., hvorfor den manøvreredes op til I.s Agterskib, og de i I. ombordværende Personer lirede sig en for en ned i Lodskutteren.

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

142. M/Sk. **Irma** af Aalborg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Herrenwyk til Vejle med Raajern.

Grundstødt d. $11/9$ 35 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/9$ 35. Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $25/9$ 35.

Kl. 0¹⁰ pejledes Kjels Nor i VNV., gisset Afstand 1 Sm. Herfra blev Kursen sat 1 Sm. klar af Trane-kjær Fyr. Det blæste en VNV.-lig Brise, og Vejret var diset. I. sejlede for Sejlene alene. Kl. 3³⁰ kom Albu Fyr i Sigte, visende rødt Lys, og da det viste sig, at I. var Ø. for Bestikket, ændredes Kursen fra N.t.Ø. til N. Kl. ca. 4⁴⁵ kom Land i Sigte, og Rorsmanden, der var alene paa Dækket, ændrede Kursen til NV., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Albu Triller og blev staaende. Kl. 11³⁰ kom I., der ingen Skade havde taget. Hot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

143. S/S **Island** af København, 1774 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Vestmanø.

Kollideret d. $24/3$ 36 i Reykjavik Havn.

Søforhør i København d. $11/4$ 35.

Se Nr. 7.

144. S/S **Jaen** af Barm (Estland).

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $9/11$ 35 i København.

Politirapport dat. $15/11$ 35.

Kl. ca. 10, da J. laa i 10 m-Bassin og lossede Trælægter, gled 2 Lægter ud af et Slæng, der var under Ophivning, og faldt ned i Lastrummet, hvor de ramte en Havnearbejder, der fik et aabent Brud paa den ene Arm. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

145. M/Tj. **Jan** af Aarhus, 100 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra København til Kalmar med Oliekager.

Grundstødt d. $17/2$ 35 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Søforklaring i Kalmar d. $27/2$ 35.

Kl. ca. 10, gik J., der under en V.-lig Storm paa Grund af Ishindringer laa til Ankers for begge Ankre i Torhamn, i Drift med Isen og blev Kl. ca. 11 ført paa Grund. Kl. ca. 13 gik J. atter i Drift med Isen, hvorved Skibet kom flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

146. M/S **Jane Mærsk** af Kalundborg, 7691 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antarctic til Europa med Hvalolie.

Forskellige Maskinhavarier i Tiden $12/2$ — $18/3$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Rotterdam d. $21/5$ 35.

Da Motorerne jævnlige havarerede ved Stempler, Topstykker og Ventiler, blev det besluttet at søge ind til Cape Town for Reparation.

b) Paa Rejse fra Ostermoor til Kalundborg med Olie.

Grundstødt d. $30/11$ 35 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforhør i København d. $9/12$ 35.

Kl. 21^{45} pejledes Røsnæs Fyr i misv. NNØ. og Asnæs Fyr i misv. SØ. $1/4$ Ø.; Kursen ændredes til misv. Ø. $1/2$ S. Umiddelbart efter forsvandt Fyrene i en svær Regnbyge. Kl. ca. 22, da ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. var udløbet, ændredes Kursen til misv. Ø.t.S. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende udfor Helvedes Klint. D. $4/12$ Kl. 4^{30} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter, at en Del af Ladningen var lægteret. Ved Grundstødningen fik Skibet en Del Bundskade.

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

147. M/S **Java** af København, 8681 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Osaka til Moji med Stykgods.

Kollideret d. $8/4$ 35 i Moji; Søforklaring i Shanghai d. $17/4$ 35. Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $23/7$ 35.

Kl. ca. 8, da J., der havde Lods om Bord, laa stoppet for at opankre paa Moji Red, saas forude en Damper — japansk S/S »San Francisco Maru« — komme ind mod Reden fra Havet. Da S.F.M. var 3—4 Skibslængder fra J., hørtes 2 korte Toner fra S.F.M. og umiddelbart efter saas S.F.M.s Stb.s Anker gaa i Bund. Kort efter hørtes fra S.F.M. 1 kort Tone, og dette Skibs Bb.s Anker saas nu at gaa i Bund. Fra S.F.M. hørtes nu 3 korte Toner. J.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede S.F.M. med Stævnen mod J.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev J. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.F.M. foreligger ikke.

148. M/Gl. **Johanne** af Hamburg, 81 Reg. T. Br.

Strandet d. $17/9$ 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/9$ 35.

Kl. ca. 5, da J. under en SØ.-lig Storm laa til Ankers for begge Ankre S. for Anløbsbroen ved List paa Sild, gik Skibet i Drift. Motoren blev startet, men Kl. 8 tog J., der havde mistet Stb.s Anker, Grunden. Kl. 18 sprang Vinden til SV., og da Vandet samtidig steg, kom Skibet flot og gik i Drift mod Anløbsbroen. Bb.s Anker maatte kappes, og ved Hjælp af Motoren kom J. fri af Broen. Der holdtes N. over, men Kl. 19^{05} stoppede Motoren paa Grund af Sand i Kølevandspumpen. Kl. ca. 21 tog J. Grunden ca. 300 m N. for Buntje. Skibet blev af Søen sat helt op paa Kysten.

149. S/S **Johanne** af Esbjerg, 2257 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Finland til England med Træ.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $20/10$ 35 i Østersøen.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $25/10$ 35.

Kl. ca. 17 blev en Mand, der skulde hente Vand i en Tank paa Fordækket, ramt af en Sø og slaaet ind mod et Dæksspil, hvorved det ene lien blev kvæstet. D. $21/10$ Kl. ca. 16 anløb J. Københavns Red, hvor den tilskadekomne blev ført i Land og indlagt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

150. M/Gl. **Josefine** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra København til Aalborg med Solsikkekager.

Grundstødt d. $25/2$ 35 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Thisted d. $26/7$ 35.

Kl. ca. 4 havdes Hesselø i NNØ., Afstand 3 Sm. Herfra styredes mod Havknuden, som kom i Sigte Kl. ca. 8. Vinden var SSØ. med Sne. Kl. 8^{15} ændredes Kursen til N. Kl. ca. 8^{45} huggede J. 3 Gange i Grunden paa Naveren uden at blive staaende.

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

151. M/S **Josef Bergendorff** af Carlstad.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $29/6$ 35 i Frederikshavn.

Søforhør i Odense d. $3/7$ 35. Forhør i Frederikshavn d. $2/8$ 35.

Kl. ca. 9^{30} , medens J.B. laa ved Værftet og lossede Jernplader paa en langs Siden liggende Flaade, blev en Jernplade, der vejede ca. 1 Ton, hevet op fra Lasten. Ved Losningen benyttedes enkelt Spil samt

en Pladeklo, der blev paaskruet Pladens ene Ende, saaledes at Pladekloens Skrue, der var spids, dannede en kegleformet Fordybning ca. 1,5 mm dyb. Under Nedfiringen tørnede Pladens Underkant mod Flaaden, hvorved Pladen rev sig ud af Pladekloen og faldt ned over Værftsarbejder Holger Emanuel Nielsen af Frederikshavn, der blev stærkt kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet, hvor han kort efter afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

152. S/S **Juliane** af Nordby, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Brand om Borad d. $\frac{5}{11}$ 35 i Jaffa.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{30}{1}$ 36.

Kl. ca. 1⁰⁰ opdagedes Brand i Overbunkerne, og det viste sig, at der var Ild i noget Træ, der laa mellem Kullene paa Forkant af Maskincasingen. Brandslangen blev straks rigget til, og Kl. 4⁰⁰ var Ilden slukket. Ved Branden blev en Del af Apringen beskadiget og Jernskoddet paa Forkant af Brodækket samt Jerndækspladerne under Kahytten bøjet af Varmen.

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

153. Tysk 3^m M/Sk. **Jupiter**. Paa Rejse fra Karrebæksminde til Haderslev med Rug.

Grundstødt d. $\frac{5}{2}$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{2}$ 35.

Natten mellem d. $\frac{4}{2}$ og d. $\frac{5}{2}$ grundstødte J. i klart Vejr paa Kirkegrunden. D. $\frac{6}{2}$ Kl. ca. 2 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

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

Paasejlet d. $\frac{2}{1}$ 35 i Gdynia.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{11}{1}$ og i Odense d. $\frac{11}{3}$ 35.

Kl. 12⁴⁰, da J. lastede Træ ved den engelske Kaj, tørnede S/S »Felce« af Neapel, der assisteret af Slæbedamper var for indgaende i Havnen, med Bb.s Bov mod J.s Bb.s Side og gled langs denne, hvorved Bb.s Side af øverste og underste Bro, Støtterne til underste Bro, Jolledaviderne, Støffer til Baaddæk og forreste David til Bb.s Redningsbaad blev bortrevet, og Jollen blev knust. Endvidere blev der revet Hul i det forreste Hjørne paa Maskinhuset, og Klædningspladerne blev bøjet ind langs Husene. Da Farten var taget af F., faldt Agterskibet ind mod J.s Bak, hvorved Bakpladen blev trykket ind, og der fremkom flere Buler i Skibssiden udfor Nr. 1 Lugen og Fyrbøderlukafet. Ved Kollisionen blev J.s Forwire og Agterspring sprængt, og J. tørnede flere Gange med Stb.s Side imod Kajen, hvorved flere Plader og Spanter blev bøjet.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

155. S/S **Kaledonia** af Göteborg, 1702 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{2}{7}$ 35 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{7}$ 35.

Kl. 20⁴⁵ grundstødte K. i taaget Vejr ved Skagen Nordstrand. Kl. 22¹⁵ kom Skibet flot ved effen Hjælp.

156. S/S **Karen** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra London til Methil i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{7}$ 35 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{9}$ 35.

Da K., der havde Lods om Bord, rundede Pynten ved East India Dock. sejlsende i Farvandets sydlige Side, kom en Lægter — »Margery Alice« af Rochester — i Sigte om Stb., visende rødt Lys. Da K. paa Grund af Farvandets Beskaffenhed ikke kunde drejes Stb. over, blev Farten reduceret til Langsomt samtidig med, at der blev givet 2 korte Toner med hampfløjten. Da M.A. syntes at dreje lidt Bb. over for kort efter at dreje Stb. over for Boven af K., blev K.s Maskine Kl. 22²⁹ kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter — Kl. 22³¹ — tørnede K.s Bb.s Bov mod M.A.s Stb.s Side.

157. Græsk S/S **Kastor**, ca. 5400 Reg. T. Br. Paa Kejse fra Danzig til Algier med Kul.

Grundstødt d. $\frac{18}{6}$ 35 ved Langelands SØ.-Kyst

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{6}$ 35.

Kl. 5 grundstødte K. i sigtbart Vejr ca. 1000 m fra Land udfor Vognsbjerg.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

158. M/Gl. **Kate** af Svendborg, 65 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Nakskov til Aarhus med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{18}{1}$ 35 ved Samsos V.-Kyst.

Søforklaring i Svendborg d. $\frac{21}{1}$ 35.

Kl. ca. 16 passeredes Lillegrund Lysbøje. Vejret blev nu tæt Taage, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 18 havdes Yesborg tværs, og Kursen ændredes mod Tunø. Kl. ca. 18³⁰ tog Skibet Grunden S. for Koldby Kaas. men kom straks flot ved egen Hjælp.

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

b) Jillideret d. $\frac{12}{12}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{20}{12}$ 35.

Se Nr. 140.

159. Ff. **Kathinka Sulbæk** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand forsvundet d. ²⁹/₇ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Frederikshavn d. ²⁶/₁₀ 35.

Kl. ca. 11, medens K.S. under en frisk NNV.-lig Kuling laa opankret 250 Sm. V. af Graadyb, savnedes Kok Egon Henning Adolf Rasmussen af Frederikshavn, der sidst var set Kl. ca. 10. Da den paa-gældende ikke kunde findes om Bord, maa han antages at være faldet over Bord og druknet.

160. 2^m M/Kt. **Kittiwake** af Vaag, 79 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. ¹⁹/₃ 35 i Atlanterhavet; 1 Mand kommet til Skade; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. ²³/₃ 35.

Kl. 7, da K. under en Ø.-lig Orkan laa underdrejet mellem Einarsdrang og Geirfuglasker, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Baadene, Fiskekassen, Storlugen og Styrehuset blev slaact i Stykker. Rørgængerne blev slaact i Dækket, da Styrehuset knustes, og blev en Del kvæstet. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

161. Ff. **Klara** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. ⁹/₁₂ 35 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. ²⁸/₁₂ 35.

Se Nr. 76.

162. Ff. **Klitboen** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nord-søen.

Kollideret d. ²¹/₅ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹¹/₆ 35.

Se Nr. 121.

163. M/Sk. **Kodan** af Aalborg, 71 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁶/₁₁ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁶/₁₁ 35.

Kl. ca. 8⁴⁰, da K. laa fortøjet ved Islands Brygge og lossede Cement i Sække, skulde en Havnearbejder, der stod paa en 1,45 m høj Stilling paa Kajen, ved Hjælp af en Ende, der var fastgjort til Lossekrogen med 2 Halvstik, hale et Slæng Sække ind over Stillingen. Under Indhalingen gik Halvstikkene løs af Losse-krogen; herved mistede Havnearbejderen Balancen og faldt ned paa Kajen, hvorved han paadrog sig nogle Kvæstelser. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

164. Transportfartøj **Kongedybet**, 56 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lynette Havnen til Toldboden med Passagerer.

Kollideret d. ¹⁸/₁₀ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ²⁴/₁₀ 35.

Kl. 17²⁵ afgik K. fra Lynetten. Der blev bakket ud af Havnen, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Da K. havde den vestligste hvide Prik tværs, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt Stb. Kort efter kom M/S »Langeland« af Rudkøbing i Sigte om Stb., styrende ret mod K., hvorfra der blev givet 1 kort Tone med Fløjten. Da L. syntes at bibeholde sin Kurs, blev der givet 2 korte Toner med Fløjten, og Roret blev lagt Bb. Da en Kollision syntes nundgaaelig, blev Roret lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen imod K.s Stb.s Side, hvorved K. fik Fenderlisten knust og gennemskaaret, Dækket trykket ind, Dæksplanker, Dæksstringerplade og -vinkler samt Rende-stensvinkler sprængt og bøjet.

Af den af L.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da L Kl. ca. 17³⁰ befandt sig udfor den sidste Fortøjningsbøje, inden Lynetteløbet saas K. bakke ud fra Lynettehavnen over til Stb.s Side af Ly-netteløbet. tværs af den første røde Kost, hvor K. stoppede. Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkende-givet ved 1 kort Tone med Fløjten, og Farten blev mindsket til Langsomt. Fra K. hørtes 2 korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter skete Kollisionen. Ved Kollisionen blev L.s Stævn bøjet til Stb.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at en Damper, der laa fortøjet ved Lynettehavns V.-Mole, generede den frie Udsigt, dels at K. efter at være kommet ud af Havnen, blev holdt i Løbets Bb.s Side.

165. 2^m M/Kt. **Kristianna** af Lervig, 92 Reg. T. Br. Bygget 1879/1895 af Kg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. ¹⁹/₃ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. ²³/₃ 35.

Kl. 6, medens K. under en ØSØ.-lig Storm laa underdrejet ca. 5 Sm. VSV. af Vestmanøerne. bræk-kede Storgaflen, Ladeporten og Rorstammen. K. søgte ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

166. M/Gl **Käthe** af Bremerförde, 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Hamburg med Sagomel.

Grundstødt d. ²¹/₅ 35 ved Vresen.

Strandingsindberetning dat. ²²/₅ 35.

Kl. 3 grundstødte K. i diset vejr paa Vresen. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgnings-damper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr og Strømsætning.

- 167.** M/Kt. **Langanes** af Trangisvaag, 84 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Færøerne til Fiskeplads ved Island.
 Havareret og forladt af Besætningen d. $11\frac{1}{3}$ 35 i Atlanterhavet.
 Søforklaring og Søforhør paa Suderød d. $1\frac{1}{6}$ 35.
 Kl. ca. 21³⁰, da L. i en S.-lig Storm laa underdrejet S. for Selvogsbanken, brød en svær Braadsø over Skibet, hvorved Mesanmasten gik over Bord, Storbommen brækkede, Storsejlet gik i Stykker, Storvantet blev sprængt, og Maskinskyltet, Kahytsskappen samt Dørene i Styrehuset blev skyllet over Bord. Da Skibet krængede voldsomt over, kastede Saltet i Lasten sig, hvorved Skibet fik stor Stb.s Slagside. Det forsøgtes at lægge L. paa den anden Bov, men inden dette lykkedes, brød en ny Braadsø over Skibet, der derved fik yderligere Slagside. For at rette Skibet op, blev Stormasten kappet og en Del af Saltet i Lasten lempet over til Bb. Paa Grund af Vand i Motorrummet kunde Motoren ikke startes, og da Haandpumpen var havareret, blev Vandet øst op fra Motorrummet ved Hjælp af Pøse. D. $12\frac{1}{3}$ Kl. ca. 10, da L. efter Bestikket var ca. 40 Sm. V. for Vestmanøerne, var der øst saa meget Vand op af Motorrummet, at Motoren kunde startes, og det forsøgtes at sejle Ø. over. Paa Grund af Vejrforholdene maatte der imidlertid holdes af for Vejret samtidig med, at der hældtes Olie paa Søen. Kl. ca. 11 kom L. i Nærheden af en anden Kutter, Motoren blev stoppet, og det blev besluttet at forlade L. Den anden Kutter blev sejlet til Luvart af L., og dens Redningsbaad, forsynet med en Trosse, blev sat paa Vandet. Redningsbaaden drev uden Besætning ned til L., hvis Besætning gik i Redningsbaaden. Forinden L. blev forladt, blev Lugerne aabnede. D. $13\frac{1}{5}$ blev L. fundet drivende og indbjerget til Reykjavik.
- 168.** M/S **Langeland** af Rudkøbing, 98 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra København til Rudkøbing med Stykgods.
 Kollideret d. $18\frac{10}{10}$ 35 i Københavns Havn.
 Søforhør i København d. $24\frac{10}{10}$ 35.
 Se Nr. 164.
- 169.** 3^m M/Sk. **Lieutenant Vedrines** af Stiænder, 181 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg.
 Paa Fiskeri ved Island.
 a) Mistet Skruen d. $7\frac{1}{3}$ 35 i Atlanterhavet.
 Søforklaring i Reykjavik d. $14\frac{1}{3}$ 35.
 Kl. 20, da L.V. befandt sig paa gisset Plads: 63°30' N. Brd. og 12°27' V. Lgd., mærkedes et Stød i Skibet samtidig med, at det bemærkedes, at Skruen var havareret Skibet blev for Sejl alene sejlet til Engøen. Ved Ankomsten hertil viste det sig, at Skruen var mistet.
 Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skruen har tørnet noget Drivgods.
 b) Motoren havareret d. $21\frac{1}{3}$ 35 i Atlanterhavet.
 Søforklaring i Reykjavik d. $25\frac{1}{3}$ 35.
 Kl. 8, da Motoren, der gik Langsomt Frem, blev beordret Halv Kraft Frem, havarerede Omstyringsapparatet, saaledes at Skruen ikke kunde bruges.
 Anm. Aarsagen til Havariet var, at en Møtrik hørende til Mekanismen i Drivskruerhovedets Hulrum til Bevægelsen af de vendbare Skrueblade havde opgaaet sig.
- 170.** Lystkutter **Lilli** af Hamburg, ca. 15 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Warnemünde til København.
 Grundstødt d. $34\frac{1}{8}$ 35 ved Lollands V.-Kyst.
 Strandingsindberetning dat. $26\frac{1}{8}$ 35.
 Kl. 21 grundstødte L. i diset Vejr paa Albu Triller. D. $25\frac{1}{8}$ Kl. 10 kom Fartøjet flot ved fremmed Hjælp.
- 171.** S/S **Limfjorden** af Aalborg. Paa Rejse fra Vejle til København med Passagerer og Stykgods.
 Tørnet Kajen d. $2\frac{1}{6}$ 35 i København; 2 Mand kommet til Skade.
 Søforhør i København d. $4\frac{1}{6}$ 35.
 Kl. ca. 8³⁰, da L. skulde lægge til ved Kvæsthusbroen, kunde Maskinen ikke bakke, hvorfor Skibet tørnede Kajen, der blev en Del beskadiget. 2 Havnearbejder, der stod paa Kajen, kom til Skade ved Kollisionen. Skibet led ingen Skade.
 Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Maskinen har sraaet i en for Bakmanøvre uheldig Stilling.
- 172.** G1. **Lina Hege** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Hvede.
 Grundstødt d. $28\frac{1}{1}$ 35 i Grønsund.
 Søforklaring og Søforhør i Nykøbing F. d. $31\frac{1}{1}$ 35.
 Kl. ca. 22, da L.H. sejlede i den grønne Ledefyrlinie gennem Tolke-Dyb, havdes Haarbølle Pynts Ledefyr i NNV. Umiddelbart efter forsvandt Fyrene i en Snebyge. Kursen blev bibeholdt i ca. 5 Minutter. Vejret klarede op, men Borgsted Fyr kom ikke i Sigte, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Gaase-sand og blev staaende. D. $29\frac{1}{1}$ Kl. ca. 20 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 Vejrforholdene og Strømsætning.
- 173.** M/Sk. **Lisbeth** af Vejle. 55 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse til Nakskov med Havre.
 Grundstød d. $14\frac{1}{2}$ 35 ved Fyens N.-Kyst.
 Strandingsforretning paa Fyens Hoved d. $14\frac{1}{2}$ 35 og i Kerteminde d. $21\frac{1}{2}$ 35.

Kl. ca. 12 grundstødte L. i sigtbart Vejr paa Vestsiden af Fyens Hoved. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

174. S/S **Lynæs** af København, 537 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Westport med Cement.

Forskellige Havarier i Dagene $17\frac{1}{2}$ — $22\frac{1}{2}$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $27\frac{1}{2}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $9\frac{1}{11}$ 35.

D. $17\frac{1}{2}$ Kl. 2⁰⁰, da L. i en NV.-lig Storm befandt sig V. for Pentland Firth, tog Skibet en Sø over, som løsrev nogle Luger, der var fastsurret til Nr. 1 Luge, og førte dem ind mod Bb.s Side af Nr. 3 Lugekarm. Da det viste sig, at Skibet trak Vand, og da Maskinen havde lidt Overlast, blev det besluttet at søge ind til Stornoway, hvortil L. ankom d. $18\frac{1}{2}$ Kl. 5¹⁵. D. $19\frac{1}{2}$ Kl. 8²⁰ afgik L. fra Stornoway. D. $20\frac{1}{2}$ Kl. 10⁰⁰ blev Skibet drejet under for en SV.-lig Storm. D. $21\frac{1}{2}$ gik Vinden om i VNV., og d. $22\frac{1}{2}$ Kl. 7⁴⁰ holdtes af for Vejret, og der styredes mod Tory Isle. Kl. 11⁰⁰ tog Skibet en Braadsø over Agterskibet, hvorved en Asketragt og en Askepøs blev slaaget over Bord. Vinden tiltog stadig i Styrke, hvorfor Skibet Kl. 13⁰⁵ blev drejet under. Umiddelbart efter brød en svær Braadsø over Bakken og beskadigede alle Wirerullerne samt rev en Studs til Skorstensrøret til Matroslukafet op af Dækket. Kl. 18, da L. befandt sig paa ca. 55°36' N. Brd. 9° 19' V. Lgd., sprængtes Kondensatordøren som Følge af de Rystelser, Maskinen havde været udsat for. Det blev nu besluttet at anløbe Londonderry for Reparation. D. $23\frac{1}{2}$ Kl. 18⁰⁰ ankom L. til Londonderry.

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

175. B/B **Læse** af København, 110 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Paasejlet en Pram d. $20\frac{1}{7}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $26\frac{1}{7}$ 35.

Kl. ca. 11³⁰, da L. efter endt Bugsering skulde manøvrere ud fra Kajen ved Kristiansgade, blev en Ordre paa Maskintelegrafen misforstaaet i Maskinen, saaledes at denne gik Fuld Kraft Bak i Stedet for Fuld Kraft Frem. Inden det lykkedes at rette Fejltagelsen, tørnede L. med Agterenden mod en Pram, »B. & W 21«, som laa fortøjet ved B. & W.s Maskinværksted. Ved Paasejlingen blev Prammen en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

176. Ff. **Læsø** af Vesterø, 27 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $1\frac{1}{9}$, 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $10\frac{1}{9}$ 35.

Kl. ca. 21³⁰ opankredes L. i fint Vejr ca. 140 Sm. V. af Esbjerg Dyb. Ankerlanternen blev sat, hvorefter Besætning med Undtagelse af Vagtmanden gik til Køjs. Kort efter gik Vagtmanden ned i Lukafet og lagde sig paa en Kistebænk, hvor han faldt i Søvn. Kl. 23⁰⁰ vaagnede Besætningen ved et Brag, og det viste sig, at L. var blevet paasejlet af belgisk Trawler »Jacquelin« O. 97. Ved Paasejlingen fik L.5 Planker agten for Fokkerigningen om Stb. knust.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

177. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1029 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal og Jern. Paa Rejse fra København til Frederikshavn med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $7\frac{1}{11}$ 35 i Sundet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $11\frac{1}{11}$ 35.

Kl. 21¹⁸ passeredes Hveen i 1 Sm.s Afstand. Kl. 21²⁰ blev det Taage. Kl. 22⁰⁵ hørtes Kronborg Taagesignal tværs og Taagesignalet fra Lappegrund F. S. i N. Kursen ændredes til N. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 22 hørtes en modgaaende Dampers Taagesignal lidt om Stb.; Maskinen blev stoppet, hvorefter der blev bakket indtil M.G.M. laa stille. Der blev nu afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom det andet Skibs grønne Sidelys i Sigte om Stb., og Maskinen beonlmles Langsomt Frem. Kort efter saas det andet Skibs røde Sidelanterne; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Skibene gik klar af hinanden, men M.G.M. var herunder kommet saa tæt paa Fyrskibet, at der ikke kunde drejes N. over. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagt Stb. Strømmen, der var haard nordgaaende, førte M.G.M. ned mod Fyrskibet, og da der syntes Fare for, at M.G.M. med Agterskibet skulde tørne Fyrskibet, blev Roret skiftet. Umiddelbart efter — Kl. 22¹⁷ — tørnede M.G.M. med Bb.s Side agten for midtskibs mod Fyrskibets Bov, hvorved M.G.M. tik nogen ovenbords Skade. Ved Paasejlingen fik Fyrskibet Sprydet brækket og Skandækket lidt beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

178. M/S **Maagen** af København, 165 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand kommet til skade ved Ulykkestilfælde d. $22\frac{1}{8}$ 35 i København

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $22\frac{1}{8}$ 35.

Kl. ca. 17⁴⁵ da M. laa fortøjet i Sydhavnen og lossede med Grabbe, skulde en Mand af Besætningen klare en Wire til Grabben, der var gledet ud over Kanten paa Spiltromlen og kommet i Bekneb. Under dette Arbejde fik den paagældende 2 Fingre paa højre Haand klemt mellem Wire og Spiltromlen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

179. Ff. **Mackenzie** af Esbjerg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Fiskeri under Island.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $21\frac{1}{4}$ 35 i Atlanterhavet.

Søforhør i Esbjerg d. $3\frac{1}{5}$ 35.

Kl. ca. 6³⁰, da M. i fint Vejr befandt sig ud for Ingolfshöfði Fyr, hvor der blev sat Vod, fik Fisker Harry Bruhn Pedersen af Hjerting det ene Ben i Vodtovet, hvorved han blev trukket over Bord. Der ændredes straks Kurs mod den overbordfaldne, der kom til Syne ca. 50 m agterude liggende stille i Vandet. Da M. var ca. 20 m fra den overbordfaldne, forsvandt han og kom ikke mere til Syne. Den forulykkedes Lig er senere blevet fundet og indbragt til Vestmanøerne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

180. S/S **Maine** af København, 2158 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Stykgods.

Kollideret d. 31/12 35 paa Mersey-Floden.

Søprotest i Manchester d. 6/1 36.

Kl. 7³⁰, da M., der havde Lods og Kanalstyrer om Bord, var i Nærheden af Knutsford Bro, tabte Skibet Styret og svingede Stb. over. Maskinen blev et Øjeblik beordret Fuld Kraft Frem for at rette Skibet op. Kort efter svingede M. haardt Bb. over, Stb.s Anker blev stukket i Bund og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Bb.s Anker og Bov mod Stenpillen udfor Knutsford Bro. Ved Kollisionen blev en Ankerflig bøjet, Klydset knust, de 4 øverste Plader i Bb.s Side med Spanter og Dæksbjælker sprængt, revnet og bøjet i en Længde af 8 m, Kooje og Panel i Donkeymandens Kammer knust. Trædækket paa Bakken forskubbet og Gelænderet knækket og bøjet.

181. S/S **Maja** af Esbjerg, 2203 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til London med Cellulose.

Grundstødt d. 31/12 35 ved Estlands N.-Kyst.

Rapport fra Konsulatet i Hangø dat. 14/1 36. Søforhør i København d. 24/1 36.

Kl. 4²⁰ havdes Nærgen Fyr tværs, Afstand 6 Sm., Log 78. Kursen ændredes fra retv. S. 58° V. til retv. S. 63° V. Kl. 6⁰⁰ blev det Taage. Kl. 9³⁰ loddedes 54 Fv., Log 118, og Kl. 9³⁰ loddedes 49 Fv., Log 121. Vejret var imidlertid klaret op, men Kl. 12⁰⁰ blev det atter Dis og Taage; der loddedes 35 Fv., Log 140. Kl. 12³⁵, da Loggen viste 145, loddedes 20 Fv., og Hiiumsdab F.S. blev antaget at være forude om Bb. i ca. 10 Sm.s Afstand. Kl. 12³⁵ loddedes 18 Fv., Log 148, og Kursen ændredes til retv. VSV. Kl. 13⁰⁵, da Loggen viste 149, loddedes 17 Fv., og Kursen ændredes til retv. V. Kl. 13¹³ tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Neckmann Grunden ca. 2 Sm. misv. SØ.t.Ø. af Hiiumsdab F.S. D. 2/1 36 Kl. ca. 19 kom M., der var blevet læk, flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

182. M/S **Malaya** af København, 8654 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Singapore til Europa med Stykgods.

Maskinhavari d. 27/6 35 paa Singapore Red.

Indberetning til Board of Trade dat. 5/7 35.

Da M. befandt sig paa Singapore Red, opdagedes det, at Svinghjulet paa Stb.s Maskine sad løst. Maskinen blev stoppet og Skaden udbedret.

183. M/Jt. **Margrethe** af Nakskov. Paa Rejse fra Lohals til Aarhus med Træ.

Kæntret d. 14/10 35 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. 16/10 35.

Kl. ca. 9, da M. under en frisk V.-lig Brise, førende fulde Sejl, var ca. 2 Sm. SV. af Vesborg Fyr. krængede Fartøjet haardt over under en Kastevind. Storskoede blev givet los, men da Fartøjet ikke rettede sig op, blev Jollen, der laa paa Dækslasten, kastet i Vandet, og Besætningen — 2 Mand — gik i den. Umiddelbart efter lagde M. sig helt om paa Siden med Mast og Sejl i Vandet.

Anm. Aarsagen til Kæntringen fremgaar af det ovenfor anførte.

184. Ff. **Maria** af Skagen, 18 Reg. T. Br. Bygget 1911. Paa Fiskeri i Skagerak.

Mistet Ankeret d. 16/8 35 i Skagerak.

Søforklaring i Kredcrikshavn d. 4/9 35.

Kl. ca. 10, da M. i klart Vejr fiskede paa en Fiskeplads ca. 1000 m ØNØ. af Skagens Fyrskib, blev Fartøjets Ankerbøje, som var afmærket med et Sejldugsflag, paasejlet af M/T »Fanny Høegh« af Oslo. Ved Paasejlingen sprængtes M.s Ankerkæde, hvorved Ankeret samt en Del Ankerods og Fiske-redskaber mistedes.

Anm. Søforklaring fra F.H. foreligger ikke.

185. D/F **Marie** af Masnedø, 553 Rag. T. Br. Bygget 1890 1905 af Staal. Paa Rejse fra Odde- sund til Thyborøn med Passagerer.

Tørnet en Mole d. 7/7 35 i Thyborøn Havn.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 9/7 35.

Kl. ca. 14, da M. befandt sig ud for Thyborøn Havn, blev Roret lagt haardt Bb. for at svinge Færgen i Retning af Havneløbet. Da Færgen ikke lystrede Roret, blev Maskinerne beordret Fuld Kraft Frem og kort efter, ila dette ikke hjalp, Fuld Kraft Bak; men inden Farten var taget af Færgen, tørnede den med Stævnen mod den nordre Mole. M. blev nu bakket tilbage i Kanalen, hvorpaa det igen forsøgtes at skære ind i Havnen, op mod Strømmen; men Strømmen tog Styringen fra Færgen og førte den igen ind paa den nordre Mole. Ved Paasejlingerne led Færgen kun ringe Skade, medens Molen blev en Del beskadiget, ligesom en Del Passagerer om Bord paa M. kom til Skade.

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

- 186.** M/Gl. **Marie** af Höganäs. Paa Rejse fra Lübeck til Karlshamn med Koks. Grundstødt d. $19/10$ 35 i Smaalandsfarvandet. Strandingsindberetning dat. $22/10$ 35. Kl. ca. 12³⁰, medens M. under en SV.-lig Storm laa opankret ved Ny Tolck, brækkede Ankerkæderne, og Skibet drev ind paa Ny Tolck, hvor det blev staaende.
- 187.** S/S **Marie Clausen** af Haderslev, 324 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Kolding. Kollideret d. $6/9$ 35 i Kolding Fjord. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $10/9$ 35. Kl. ca. 21⁴⁵ kom M.C. ind i den klare Fyrvinkel i Drejens Odde Fyr. Et klart Lys, der blev antaget at hidrøre fra et Hus i Land, var i Sigte forude. Ca. 5 Minutter efter opdagedes det, at Lyset hidrørte fra en Ankerligger, der senere viste sig at være M/S »Pro Patria« af Groningen; Roret blev straks lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede M.C. med Stb.s Bov mod P.P.s Hæk, der blev en Del beskadiget. Anm. Søforklaring fra P.P. foreligger ikke.
- 188.** S/S **Martin Carl** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Kollideret d. $4/7$ 35 paa Themsens. Indberetning til Board of Trade dat. $8/7$ 35. Søforklaring i Fredericia d. $15/7$ 35. Kl. 12⁴⁰ afsejlede M.C., der havde Lods om Bord, fra Church Hole Pier. Kl. ca. 12⁵⁶ mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført Bb. over. Maskinen blev straks beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund; men inden Farten var taget af Skibet, tørnede det med Stævnen mod Stb.s Side af engelsk S/S »Tolworth«, der laa fortøjet i Bøjer paa Floden. Da M.C. var kommet klar af T., tørnede en modgaaende Lægter mod M.C.s Bb.s Side. Ved Kollisionerne blev M.C. kun lettere beskadiget. Anm. Søforklaring fra T. og Lægteren foreligger ikke.
- 189.** S/S **Mentor** af Athen, 3050 Reg. T. Br. Bygget 1902. Paa Rejse fra Randers til Horsens med Majs og Oliekager. Grundstødt d. $6/1$ 35 i Randers Fjord. Søforklaring i Maribo d. $26/1$ 35. Kl. 12⁴⁰ mistede M., der blev assisteret af Lods og Slæbebaad, paa Grund af haard Ø.-lig Kuling Styret og grundstødte med Forenden i Fjordens N.-lige Side. Det forsøgtes ved Hjælp af Slæbebaaden at bringe Skibet flot; men under Arbejdet hermed grundstødte M. med Agterenden i Fjordens S.-lige Side. D. $15/1$ Kl. 9 kom M. flot ved egen Hjælp. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 190.** M/S **Meonia** af København, 5214 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.
a) Paa Rejse fra Bordeaux til London med Stykgods. Tørnet Undervandshindring d. $4/8$ 35 i Atlanterhavet. Indberetning til Board of Trade dat. $6/8$ 35. Kl. 11⁵⁵, da M. befandt sig 7 Sm. S. 40° V. af La Jument, mærkedes et Stød i Maskinen. En Undersøgelse viste, at Bb.s Skrue var blevet beskadiget.
b) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $13/8$ 35 i København. Politirapport dat. $20/8$ 35. Kl. ca. 14, da M. laa fortøjet ved Midtermolen i Frihavnen og lossede Planker, tørnede et Slæng under Ophivning fra Lastrummet mod Lugekarmen paa Mellemdækket, hvorved en Planke gled ud af Stroppen og faldt ned i Underlasten, hvor den ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.
- 191.** S/S **Mercur** af Esbjerg, 791 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $30/12$ 35 i Rudkøbing. Indberetning fra Politiet dat. $3/3$ 36. Kl. ca. 16³⁰, medens der ved Hjælp af Klapløber lossedes Kul i Tønder, brækkede Losseløberen under Ophivning af en Tønde Kul, hvorved Kultønden faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder, der blev en Del kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.
- 192.** M/Gl. **Mercurius** af Troense, 42 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra København til Svendborg med Rug. 1 Mand faldet over Bord og druknet d. $25/11$ 35 i Kattegat. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $26/11$ 35. Kl. 15³⁰, da M. under en ØNØ.-lig Kuling var 2—3 Sm. SV. for Gilleleje Flak F.S., sejlede for Sejl alene, blev Mesanen firet ned. Ungmand Arne Nielsen af Nørre Tranders gik derefter op paa Taget af Styrehuset for at gøre Mesanen fast. Under dette Arbejde gik Bommen ud af Klampen, den laa i, og svingede ud til Bb., og Ungmanden saas hængende midt paa Bommen. Umiddelbart efter slap han sit Tag og faldt i Vandet, hvor han kom til Syne agterude i ca. 10 m.s Afstand. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, og M. blev løbet i Vinden samtidig med, at Jollen blev sat paa Vandet, men inden man naaede tilbage til Ulykkestedet, var den overbordfaldne forsvundet og kom ikke mere til Svn. Efter ca. $1\frac{1}{2}$ Times Eftersøgning blev Rejsen fortsat. Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaa af det ovenfor anførte.

193. Ff. **Meta** af Lohals, 20 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Vesterø, Læsø, til København med Fisk.

Sprunget læk og forlist d. $16/4$ 35 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Falkenberg dat. $18/4$ 35. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $25/4$ 35.

Kl. ca. 23, da M. under en frisk SØ-lig Kuling var i Nærheden af Lysegrunden, opdagedes det, at der stod Vand i Motorrummet. Pumperne blev straks sat i Gang, men kort efter gik Motoren i Staa, og det viste sig, at Vandet var steget meget. Skønt Pumperne holdtes gaaende, steg Vandet stadig, og Kl. ca. 24 gik Besætningen i Jollen. D. $17/4$ Kl. ca. 2 sank M. paa ca. 28 m Vand ca. 8 Sm. NV. af Lysegrunden. Kl. ca. 10 blev Besætningen optaget af en svensk Fiskekutter og blev senere landsat i Falkenberg.

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

194. 2^m M/Kt. **Milly** af Vestmanhavn, 97 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Færøerne til Island.

a) Motoren havareret d. $6/3$ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $22/3$ 35.

Da Skibet var omtrent midtvejs mellem Færøerne og Island, stoppede Motoren pludselig, og det viste sig, at Topstykket var revnet.

b) Havareret d. $11/3$ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $22/3$ 35.

Kl. 11, da M. under en S.-lig Storm laa underdrejet ca. 20 Sm. VSV. af Portland, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Skibet led en Del ovenbords Skade, bl. a. blev begge Baade knust, en Del af Skanseklædningen revet bort, 2 Ruder i Skylighet til Lukafet knust og Døren til Styrehuset revet fra.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

195. S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Algier til Tunis med Stykgods.

Brand om Bord d. $30/6$ 35 i Middelhavet.

Søforklaring i Tunis d. $2/7$ 35.

Kl. ca. 1³⁰ opdagede den vagthavende Styrmand, at der strømede Røg op af Luftventilerne fra Nr. 3 Mellemdæk. Luftventilerne blev straks skalket, og der blev sprøjtet Vand ned i Lastrummet. Da det imidlertid ikke var muligt at komme ned paa Mellemdækket, blev ogsaa Lugerne skalket, hvorefter der blev ledet Damp ned i Lastrummet. Kl. ca. 13 var Besætningen Herre over Ilden. Ved Bradenn brændte en Del af Ladningen ligesom Side- og Dæksplader samt Dæksbjælker tog en Del Skade.

Anm. Branden angives at være opstaaet ved Selvantændelse.

196. Lystkutter **Mulli 3** af Nakskov, ca. 4 Reg. T. Br. Paa Rejse fra København til Nakskov.

Grundstødt d. $25/4$ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/4$ 35.

Kl. ca. 21 grundstødte M.3 paa Degnbanken. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Mørke.

197. S/S **N. C. Monberg** af København, 2301 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Methil i Ballast.

Tørnet Kajen d. $3/7$ 35 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. $3/7$ 35.

Kl. 4⁰⁰, da N.C.M., der havde Lods om Bord, skulde manøvrere ind i Dokken, blev Skibet af Vinden ført ind mod Dokhovedet, hvorved 2 Plader i Stb. Bov blev bøjet.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

198. M/Sk. **Nanny** af Aalborg, 70 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Aarhus med Hvede.

Grundstødt d. $21/4$ 35 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $23/4$ 35. Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $24/4$ 35.

D. $20/4$ Kl. 21³⁰ passeredes Ellekilde Hage Lysbøje. Der styredes misv. NV. $1/2$ V. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, Farten blev reduceret og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 22⁵⁰ hørtes Gilleleje Flak F.S. tværs om Bb., Kursen ændredes til misv. V. og Loggen blev sat. D. $21/4$ Kl. 2⁰⁰ viste Loggen 18 $1/4$, hvorefter Loddet holdtes gaaende. Kl. 3⁴⁵, da Loggen viste 22 $1/4$, tog Skibet Grunden og blev staaende tæt ved Hesselø Fyr 200—300 m fra Land. Kl. 13 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.

199. S/S **Nautik** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Haifa til Hook van Holland.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $11/3$ 35 i Middelhavet.

Søforhør i Randers d. $28/5$ 35.

Kl. 7⁵² under en haard NØ-lig Kuling, tog Skibet en svær Braadsø over. Umiddelbart efter sans Letmatros Max Gustav Alfred Schultz liggende i Vandet. Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Skibet blev lagt paa modsat Kurs, og da man formodede at være paa Ulykkesstedet, kastedes en Redningskrans ud. Kl. 10 kom et andet Skib til og deltog i Eftersøgningen. Da denne viste sig at være forgæves, fortsattes Rejsen Kl. 11⁴⁰.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

200. Ff. **Neptun** af Kerteminde, ca. 5 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr.

Kollideret d. $13/3$ 35 i Nyborg Fjord.

Søforklaring i Nyborg d. $25/3$ 35.

Kl. ca. 11¹⁵, da N., der sejlede for Sejl alene, i tæt Taage med flov SØ.-lig Brise befandt sig ca. 50 m N. for Fyret ud for Avernakke, hørtes Taagesignal fra en Færge for indgaaende. Fra N. blev der som Svar paa Færgens Taagesignal afgivet Taagesignal med et Mundhorn. Kort efter kom Færgen i Sigte drejende Bb. over og derefter Stb. over, og umiddelbart efter tørnede Færgen, der viste sig at være M/F »Sjælland« af Korsør, med Stævnen mod N.s Bb. Side.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S., hvis Maskiner gik Langsomt, var omtrent ved Avernakke Fyrbaake, da N., hvorfra intet Taagesignal var hørt, kom i Sigte ca. 2 Streger om Stb. Bb.s Maskine beordredes Forceret Bak og kort efter beordredes Stb.s Maskine Fuld Kraft Bak. Da S. under Bakningen drejede Stb. over, blev Roret lagt Stb.; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Søretsmedlemmerne bemærkede, at de ikke fandt Anledning til at fremsætte nogen særlig Udtalelse i Anledning af Kollisionen, der er foraarsaget paa Grund af Taagen.

Anm. 2. N.s Fører, mod hvem der var rejst Tiltale i Henhold til Sølovens § 293 for ved slet Sømandskab at have foranlediget Kollisionen, er ved en under $17/12$ 35 af Nyborg Søret afsagt Dom blevet frifundet for den mod ham rejste Tiltale.

201. S/S **Neptun** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Hamburg med Pyrites.

Kollideret d. $17/8$ 35 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $23/8$ 35.

Kl. ca. 19, da N., der havde Lods om Bord, var i Færd med at svinge rundt Dokkehovedet i Albert Dock, saas en Bugserbaad — »Pretty« — med en Lægtter langs Siden tæt ved Dokhovedet. P. søgte at undgaa en Kollision ved at bakke, men blev klemt mellem N. og Færgebaad »Killinghohne«, som laa langs Kajen. Ved Kollisionen fik P. Stb.s Davider bøjet, ligesom K. led en Del Skade paa Stb.s Skanseklædning.

202. M/Gl. **Neptun** af Rødvig, 36 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rødvig til Odense med Træ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $27/9$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Korsør d. $27/9$ 35.

Kl. 6, da N. var udfør Egholm gik Ungmand Niels Viggo Nielsen af Rødvig ud paa Klyverbommen for at gøre Klyveren los. Kort efter saas den paagældende liggende i Vandet agterude i ca. 1 Skibslængdes Afstand. Der kastedes en Redningskrans ud, og Motoren blev slaaet fra samtidig med, at en Mand gik i Slæbejollen. Forinden Jollen naaede hen til den overbordfaldne, var han forsvundet og kom ikke mere til Syne. Efter ca. 1 Times forgæves Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede under Arbejdet med at gøre Klyveren los, trods givet Forbud, har staaet paa Vaterstaget, der fandtes at være sprængt ved Stævnen.

203. S/S **Niobe** af Bremen.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $4/1$ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $4/1$ 35.

Kl. ca. 10³⁰, da N. laa ved Islands Brygge og lossede Kopra i Sække, brækkede en ved Losningen benyttet Strop, hvorved de i denne værende Sække faldt ned i Lasten og ramte en Arbejder, der fik Baghovedet kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Det maa efter det i Sagen oplyste antages, at Stroppen er brækket som Følge af, at Slænget under Ophivning er tørt imod Lugekarmen.

204. M/Sk. **Noah** af Svendborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Skive til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $13/4$ 35 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $23/4$ 35.

Kl. ca. 8, da N. var ved Nordmands Hage, saas en Stage, som blev antaget for at være den røde 1-Kost. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $16/4$ Kl. 12¹⁵ 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 Føreren som Følge af stærk Solglimt forvekslede en Fiskestage med den røde 1-Kost.

205. M/S **Nordbo** af København, 4472 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra San Pedro til Stockton i Ballast.

Grundstødt d. $21/8$ 35 i Stockton.

Søprotest optaget i San Francisco d. $24/8$ 35.

Kl. 17⁵⁰, under Manøvrering i Bassinet i Stockton, blev N. af Vinden ført ned mod den SØ.-lige Side af Bassinet, hvor det tog Grunden. N. kom straks flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

206. S/S **Nordborg** af København, 1998 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Antwerpen i Ballast.

Kollideret d. $11/2$ 35 paa Schelde Floden.

Søforklaring i Antwerpen d. $14\frac{1}{2}$ 35 og i Fredericia d. $22\frac{1}{3}$ 35.

Kl. 10⁵⁵ afgik N., der havde Lods om Bord, i tæt Taage fra Kruischands Sluse. Da Skibet var omtrent ude af Slusen, saas forude et hvidt Lys og straks efter et grønt Lys. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Bb.s Anker stukket i Bund; men umiddelbart efter — Kl. 21⁰⁴ — tørnede N. med Stævnen mod Stb.s Laaring af det andet Skib, som viste sig at være S/S »Birtley« af Newcastle, der laa til Ankers. Ved Kollisionen blev B. en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

207. M/S **Nordhavet** af København, 4617 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Aalborg i Ballast.

1 Mand forsvundet d. $29\frac{1}{6}$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $4\frac{1}{7}$ 35.

Kl. ca. 15 afsejlede N. fra North Shields. Kl. ca. 20¹⁵ savnedes Maskinassistent Villy Conradsen af Frederikshavn. Da en Eftersøgning om Bord ikke gav noget positivt Resultat, blev Skibet lagt paa modsat Kurs i ca. $1\frac{1}{4}$ Time; men da den forsvundne ikke kunde findes, fortsattes Rejsen.

208. 3^m M/Sk. **Nordstjernen** af Marstal, 241 Reg. T. Br. Bvgget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Windau til Belmullet med Træ.

Sprunget læk og sat paa Land d. $8\frac{1}{6}$ 35 ved Skotlands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $12\frac{1}{6}$ 35. Indberetning fra Konsulatet i Edinburgh dat. $2\frac{1}{7}$ 35.

Kl. 10³⁰, da N. under en haard NV.-lig Kuling var 4 Sm. NV. af Cape Wrath, opdagedes det, at Skibet var læk. Vandet steg stærkt i Motorrummet, hvorved Motoren stoppede. N. sejledes for Sejl mod Lock Inchar, hvor Skibet blev sat paa Land i Nærheden af Rhiconich Lock Inchar.

209. Ff. **Nordvest** af Asaa, 10 Reg. T. Br. Bygget 1922. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande med Fisk.

Grundstødt d. $8\frac{1}{11}$ 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Hvide Sande d. $8\frac{1}{11}$ 35. Søforhør i Ringkøbing d. $15\frac{1}{11}$ 35. Strandingsindberetning dat. $18\frac{1}{11}$ 35.

Kl. ca. 14, da N. under en S.-lig Kuling var ved yderste Revle udfør Havneindløbet til Hvide Sande, styrende mod Havnen, brød en Braadsø over Fartøjet, hvorved der kom en Del Vand i Motorrummet, og Motoren stoppede. N. faldt tværs i Søen, hvorved flere Søer slog over og fyldte Fartøjet halvt. Besætningen gik straks i Gang med at pumpe læns. N. blev af Strømmen ført mod Land, hvor Fartøjet tog Grunden i Havstokken ca. 800 m N. for Hvide Sande Kanal. Besætningen vadede i Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

210. M/Jt. **Norma** af Rødvig. Paa Rejse fra Strøby til Malmø med Sten.

Grundstødt d. $18\frac{1}{11}$ 35 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $21\frac{1}{11}$ 35.

Kl. 16³⁰ grundstødte N. i diset Vejr ved Malmø Bølgebryder. D. $20\frac{1}{11}$ Kl. 16 kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

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

211. M/S **Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Ballen med Stykgods.

Kollideret d. $5\frac{1}{8}$ 35 i Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $7\frac{1}{8}$ 35.

Se Nr. 79.

212. B/B **Odin** af København, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $21\frac{1}{11}$ 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $23\frac{1}{11}$ 35.

Se Nr. 25.

213. 2^m M/Kt. **Oscar** af Sørvaag, 96 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet. Havariet d. $13\frac{1}{4}$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $15\frac{1}{4}$ 35.

Kl. 19³⁰, medens O. under en frisk ØNØ.-lig Kuling fiskede paa Selvogsbanken, knækkede Stormasten. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

214. S/S **Oslo** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Yarmouth med Træ.

Tørnet Grunden d. $19\frac{1}{6}$ 35 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $24\frac{1}{6}$ 35.

Kl. 5 tørnede O. i taaget Vejr Hammond Knoll. Skibet, der ikke havde taget Skade, kom straks flot ved egen Hjælp.

215. M/S **Para** af Berden, 3986 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $22\frac{1}{2}$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $2\frac{1}{3}$ 35.

Kl. ca. 15³⁰, medens P. laa ved Østkajen i Frihavnen, hvor der lossedes Foderkager i en langs Siden af P. liggende Motorskonnert, blev en Havnearbejder, der stod ved Lugen, ramt i Ryggen af Lossehagen, hvorved han fik Overbalance. Den paagældende sprang ned i Lasten, hvorved han brækkede sit ene Knæ. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt paa Hospitalet.

216. S/S **Paris** af København, 1509 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Cork med Kul.

Havareret d. $\frac{2}{2}$ 35 i Skagerak og i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{2}$ 35.

Kl. 16, da P. under en haard V.-lig Kuling befandt sig i Skagerak, tog Skibet en svær Sø over, hvorved Løbebroen brækkede, og Lugesurringerne paa 1 Lugen blev bøjede. Kl. 21⁴⁵ passeredes Hanstholm i 15 Sm.s Afstand. Vinden var frisket til Storm af NV., og Kl. 23 tog P. en Braadsø over midtskibs om Stb., hvorved der skete en Del ovenbords Skade, blandt andet blev Bb.s Redningsbaad slaaet over Bord, Arbejdsbaaden knust og Stb.s Redningsbaad slaaet ind paa Maskinskylyttet. Endvidere blev Trappen til Brodækket, Falderebstrappen og 3 Lejdere knust, Maskinskylyttet og Solsejlgrejerne beskadiget, Stb.s Maskindør knust og Brodækket slaaet læk. Skibet laa derefter underdrejet indtil d. $\frac{3}{2}$ Kl. 9³⁰, da Vejret havde bedret sig, hvorefter der sejlede til Frederikshavn for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

217. M/S **Parkeston** af Esbjerg, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{5}{12}$ 35 i Esbjerg.

Forhør i Esbjerg d. $\frac{17}{2}$ 36.

Kl. ca. 13³⁰, medens P. laa i Esbjerg, opdagedes Brand i Mandskabskamrene paa Awningdækket i Forskibet. Mandskabet gik straks i Gang med at bekæmpe Ilden, og Brandvæsenet, der var blevet alarmeret, kom hurtigt til Stede og overtog Ledelsen af Slukningsarbejdet. I Løbet af ca. 1 Time var Ilden slukket. Ved Branden blev alt Træværket i Baadsmandskammeret, hvori Branden opstod, ødelagt af Ilden, medens de øvrige Kamre blev en Del beskadiget af Varme og Røg.

Anm. Retten har intet udtalt om Aarsagen til Ildens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden skyldes Selvantændelse i noget oliemættet Tvist.

218. Ff. **Pax** af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1923. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejerne d. $\frac{25}{3}$ 35 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{29}{4}$ 35.

Kl. ca. 9³⁰, medens P. laa paa en Fiskeplads 400 m SØ. af Skagen F.S., passeredes Kutteren af S/S »Patria« af Göteborg. Umiddelbart efter viste det sig, at Ankergrejerne var mistet, og det maa antages, at »Patria« har faaet Grejerne i Skruen.

219. M/S **Peter Mærsk** af København, 5339 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra Christobal til New York med Stykgods.

Brand om Bord d. $\frac{16}{7}$ 35 i det karibiske Hav; søgt Nødhavn.

Søforklaring i New York d. $\frac{29}{7}$ 35. Søforhør i København d. $\frac{23}{8}$ 35.

Kl. 6⁰⁰, da P.M. var ca. 120 Sm. fra Christobal, mærkedes Røg fra Bakken, hvor der var stuvet 75 Kasser Fosfor. Aabningerne til Bakken blev skalket med Undtagelse af Bb.s Tonnageaabning, hvorfra det forsøgte at faa Kasserne taget ud. Da dette viste sig umuligt paa Grund af giftige Dampe, blev denne Aabning ogsaa skalket. Skumslukkerne blev gjort klar, hvorefter Tonnageaabningen blev aabnet, og forsynet med Gasmasker trængte 2 Mand ind under Hakken og begyndte at tage Kasserne ud paa Dækket samtidig med, at Skumslukkerne blev anvendt. Da Ladningerne til Skumslukkerne var opbrugt, og der viste sig aaben Ild, saaledes at det var umuligt at tage flere Kasser paa Dækket, blev Tonnageaabningen atter lukket. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge tilbage til Christobal. Ved Ankomsten hertil Kl. 19⁴⁵ blev Brandvæsenet tilkaldt, Ilden blev bekæmpet med Skumslukker samtidig med, at Kasserne blev taget ud og opløst i en Lægter, der var halv fuld med Vand. Da en Del af Kasserne var fjernet, blev Temperaturen i Rummet saa høj, at det var umuligt at opholde sig der, og da Brandvæsenets Skumbeholdning var opbrugt, blev Losningen stoppet og Tonnageaabningen lukket. Det blev nu besluttet at sætte Bakken under Vand. Da det viste sig, at Skoddet ind til Nr. 1 Last var læk, blev Vandpaafyldningen stoppet, og det blev besluttet at opløse Nr. 1 Last. D. $\frac{17}{7}$ var Lasten fra Nr. 1 Last udlosset, og der blev atter sat Vand til Bakken, der Kl. 23⁴⁵ var sat under Vand. Efter at Bakken havde været under Vand en kort Tid, blev den lænset og Kasserne opløst i Lægter. Ved Branden blev flere Dæksbjælker og Plader under Bakken bøjet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved Selvantændelse i Kasserne med Fosfor.

220. S/S **Phønix** af Esbjerg, 895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Kollideret d. $\frac{22}{11}$ 35 i Hamburg Havn.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{10}{1}$ 36. Indberetning fra Konsulatet i Hamburg d. $\frac{11}{1}$ 36.

Kl. ca. 10³⁰ under Manøvrering i Indiahavnen blev P. mod Havnelodsens Raad sejlet ned mellem nogle Rækker Fortøjningspæle. Herunder tørnede P. med Stævnen mod en Række Fortøjningspæle, der blev let beskadiget.

Anm. Ifølge en af Hamburg Seeamt afsagt Kendelse skyldes Paasejlingen, at P.s Fører mod Havnelodsens Raad har manøvreret uhensigtsmæssig.

221. S/S **Polly** af København, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Galway med Cement.

Paasejlet Jernbanebroen i Aalborg d. $\frac{5}{2}$ 35.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{8}{2}$ 35.

Kl. 13³⁰, da P. skulde passere Jernbanebroen i Aalborg, mistede Skibet paa Grund af usædvanlig haard Strøm og Drivis Styringen. Roret blev lagt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Skibet med Stb.s Side mod den S.-lige Bropille, og derefter med Stævnen imod den

Ø.-lige Afviserpille, der væltede, og mod Broen, der var svinget ud. Derved svingede Broen rundt, hvorved den ene Ende svingede ind over P.s Agterdæk og brækkede Rigningen i Bb.s Side samt trykkede Skanseklædningen ind foran for Poopen. Ved Paasejlingen led saavel P. som Broen betydelig Skade.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

222. S/S **Prins Knud** af København, 1340 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Leningrad i Ballast.

Kollideret d. $\frac{4}{5}$ 35 i Østersøen.

Søforklaring i Leningrad d. $\frac{8}{5}$ 35. Søforhør i Vejle d. $\frac{5}{6}$ 35.

Kl. 4⁴⁰ passeredes Ølands Rev F.S. tæt om. Fra denne Plads styredes retv. N.54° Ø. Kl. 7¹⁵ blev det Taage; der blev slaaet Klar til Maskinen og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 8⁴⁹ hørtes Taagesignal fra en Damp forude. Maskinen blev stoppet og Taagesignal afgivet. Kl. 8⁵³ beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter hørtes atter Taagesignal fra det andet Skib, der umiddelbart derefter — Kl. 8⁵⁴ — kom i Sigte ret forude. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Det andet Skib, der viste sig at være S/S »Järvämaa« af Tallin, drejede Stb. over, men kort efter tørnede P. K. med Bb.s Bov imod J.s Bb.s Laaring og Hæk, hvorved P. K. fik nogle Buler i Boven og flere Spanter bøjet. Efter Kollisionen blev P. K. lagt paa modsat Kurs, men da der efter ca. 15 Minutters Sejlads intet var set eller hørt til J., blev Rejsen fortsat.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Leningrad til Antwerpen med Træ.

Kollideret d. $\frac{23}{11}$ 35 i Morskoj Kanal.

Søforklaring i Leningrad d. $\frac{25}{11}$ 35. Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 36.

Kl. 17⁴⁴, da P.K., der havde Lods om Bord, befandt sig i Søkanalen mellem Molerne, saas forude en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne. P.K. blev for langsom Maskine holdt i Kanalens N.-lige Side. Kl. ca. 17⁵⁹, da Afstanden mellem Skibene var ca. 100 m, drejede det andet Skib, der viste sig at være russisk Dampmudderpram »Volskjanka«, pludselig Bb. over, samtidig med at der hørtes 3 korte Toner. I P.K. blev Roret lagt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kl. ca. 18⁰¹ tørnede V. mod P. K.s Bb.s Bov, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

223. S/S **Procyon** af Bergen, 1249 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{18}{1}$ 35 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{1}$ 35.

Kl. 11³⁰ grundstødte P. i sigtbart Vejr udfor Højen Fyr. Kl. 14¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

224. Ff. **Ragna** af Esbjerg, 21 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankeret d. $\frac{14}{1}$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{1}$ 35.

D. $\frac{13}{1}$ Kl. ca. 19 opankredes R. 25 Sm. NV.t.V.V $\frac{1}{2}$ V. af Helgoland, og forskriftsmæssig Ankerlanterne blev sat. D. $\frac{14}{1}$ Kl. ca. 6 kom en Trawler i Sigte ca. 4 Sm. NNØ. af R. Vejret var klart og fint. Kl. ca. 6¹⁵ gik Vagtsmanden under Dæk for at purre den øvrige Besætning. Kl. ca. 6³⁰ var Vagtsmanden et Øjeblik paa Dækket, hvorefter han atter gik ned. Kort efter mærkedes det, at Trawleren, der senere viste sig at være tysk Trawler »Steinwärder«, havde faaet Hold i R.s Ankergrejer. Efter at Kutteren var blevet slæbt et Stykke, sprængtes Ankertovet.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

225. S/S **Ragni** af Oslo, 2428 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Bergen med Kul og Koks.

Kollideret og sat paa Grund d. $\frac{1}{1}$ 35 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{1}$ 34. Søforklaring i København d. $\frac{5}{1}$ 35.

Kl. 1⁵⁰ lettedes fra en Ankerplads ved Drogden F.S. Kl. 2⁰⁰ passeredes Quartusgrund Lysbøje tæt om Stb., 2 modgaaende Skibe havdes da forude om Bb. Da det ene af disse — finsk S/S »Alku« — var ved Lysbøje Nr. 5, saas den at kolliderede med Bøjen, hvorefter den skar Bb. over og løb ind i R.s Bb.s Side ved Nr. 2 Luge. Da der straks efter Kollisionen viste sig at være ca. 4 m Vand i Forlasten, blev R. sat paa Land ved Søndre Røse. D. $\frac{2}{1}$ Kl. 23 kom R. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til, at Skibet blev sat paa Land, fremgaar af det ovenfor anførte.

226. S/S **Ray** af Parnu.

Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 35 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 35.

R. grundstødte under en frisk NV.-lig Brise paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom samme Dag flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

227. Ff. **Ribes** af Thyborøn, 50 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr.

Grundstødt d. $\frac{24}{1}$ 35 ved Norges V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Konsulatet i Bergen, dat. $\frac{26}{1}$ 35. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{20}{7}$ 35.

Kl. ca. 22. da R. i usigtbart Vejr vilde søge ind i Korsfjorden ved Marsteinen, hørtes pludselig Brænding forude samtidig med, at Land kom i Sigte. Motoren blev straks kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden paa Store Kalsø. R., der ved Grundstødningen var blevet læk, kom straks flot ved egen Hjælp og sejlede, efter at have faaet Lods om Bord, til Bergen som Nødhavn.

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

228. S/S **Riga** af København, 749 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Masnedsund til Aarhus med Koks.

Grundstødt d. $12/3$ 35 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $14/3$ 35. Søforklaring i Aarhus d. $18/3$ 35.

Kl. 18⁴⁰ passeredes Vejrø i en Afstand paa 1,5 Sm. Herfra styredes retv. N.40°V. Kl. 19²⁵ blev det usigtbart, og Kl. 19²⁹ blev Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, mindsket til Langsomt. Kl. 19³⁵ blev Maskinen stoppet, og der loddedes ca. 10 m Vand. Kl. 19⁴² blev Maskinen beordret Langsomt Frem, og der loddedes ca. 10 m Vand. Kl. 19⁴³ blev Maskinen stoppet, der loddedes ca. 9 m Vand. Kl. 19⁵⁰ loddedes ca. 9 m Vand og Kl. 19⁵⁵ ca. 8 m Vand. Umiddelbart efter tog R. Grunden ved Omø og blev staaende. D. $13/8$ Kl. 21⁵⁰ 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 usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

229. S/S **Rosenborg** af København, 1997 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Archangel i Ballast.

Kollideret d. $27/5$ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Bergen d. $31/5$ 35. Søforhør i København d. $12/9$ 35.

Kl. ca. 5¹⁰, da R. befandt sig paa 61°24' N. Brd. og 4°06' Ø. Lgd., blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket til Halv Kraft, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 5³⁰ lettede Taagen noget, og Maskinen beordredes atter Fuld Kraft Frem. Kl. 6⁰² hørtes Taagesignal fra en Damper, Trawler »Kopanes« af Grimsby, ca. 3 Streger om Stb. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak og et Øjeblik efter, da K. kom i Sigte, Forceret Bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte Toner med Dampfløjten. K. afgav samme Signal, men umiddelbart efter, Kl. 6⁰⁴, tørnede K. med Bb.s Bov mod R.s Stævn, som blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

230. 3^m M/Sk. **Sampo** af Frederikssund, 167 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr og Eg.

a) Paa Rejse fra Kotka til Kolding med Træ.

Havareret d. $21/7$ 35 i Østersøen.

Svensk Havarirapport dat. $24/7$ 35. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $13/8$ 35.

D. $20/7$ passeredes Neckelmandsgrund F.S. I Løbet af Aftenen friskede Vinden til Storm af NØ. Søen slog stadig over S., hvorved Dækslasten forskubbede sig, saaledes at Adgangen til Pumperne blev spærret. Skylightet til Motorrummet blev knust af Søen, hvorved Vandet trængte ned i Motorrummet, og Motoren gik i Staa. Da der var Fare for, at Skibet skulde kæntré, blev det besluttet at kaste Dækslast over Bord, og d. $21/7$ Kl. ca. 2⁰⁰ blev Dækslastsurringerne kappet. Da Dækslasten gik over Bord, tog den Stormasten, Mesanmasten, Jollen, Styrehuset samt Skanseklædningen og Gelænderet paa Halvdækket med sig. Endvidere blev Lugerne knust, hvorfor Skibet blev fyldt med Vand. Kl. ca. 11³⁰, da S. befandt sig paa 57°40' N. Brd. og ca. 19°14' Ø. Lgd., lykkedes det at opnaa Forbindelse med S/S »Helene« af Flensburg, der satte en Baad paa Vandet og bjærgede Besætningen. D. $22/7$ blev S. fundet af en Bjærgningsdamper ca. 15 Sm. SØ. af Magö. S. blev bjærget ind til Slite.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Makslahti til Aalborg med Træ.

Havareret, drevet paa Land og forlist d. $10/10$ og $11/10$ 35 i Østersøen.

Søforklaring d. $16/10$ 35 i Leningrad. Søforhør i København d. $28/10$ 35. Forlisansmeldelse dat. København d. $11/12$ 35.

D. $10/11$ Kl. ca. 13, da S. i en frisk SV.-lig Kuling befandt sig tværs af När Fyr, brændte Motorens Krumtapleje af. Skibet blev lagt bidevind for smaa Sejl, og det forsøgte at udbedre Skaden. Inden Skaden var udbedret, friskede Vinden til Storm, og Skibet, der arbejdede haardt i Søen og trak en Del Vand, blev drejet under. Skønt der uafbrudt blev pumpet og øst Vand op af Motorrummet med Pøse, steg Vandet stadig, og d. $11/10$ Kl. ca. 13 stod Vandet umiddelbart under Dørken i Kahytten. Kort Tid efter blev Dørene i Styrehuset, Jollen og Kompasset slaaet bort af Søen, og Glassene i Skylightet blev knust. Da Skibet stadig trak Vand, og Provianten var sluppet op, blev der blusset og afgivet Nødsignal. D. $12/10$ om Morgen den hejstes Nødsignalet NC. Kl. 12³⁰ blev Nødsignalet observeret af russisk S/S »Magnitogorsk«. M. forsøgte at tage S. paa Slæb, men paa Grund af Vejrforholdene mislykkedes Forsøget. Fra M. blev der sat en Baad paa Vandet, og Kl. ca. 14 blev S.s Besætning bjærget om Bord i M. S. drev senere i Land paa Øsel.

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

231. 3^m M/Sk. **Sanna** af Glibre, 231 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $10/3$ og $20/3$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $22/3$ 35.

D. $10/3$ Kl. 6⁰⁰ under en SSV.-lig Storm, blev den ene Side af Redningsbaaden slaaet ind af en svær Braadsø. D. $20/3$ Kl. ca. 17⁰⁰ under en ØSØ.-lig Storm blev Storsejlet flænget. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

232. Ff. **Sara** af Esbjerg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1915. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $31/5$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $12/6$ 35.

Kl. 5³⁰, da »Sara« var i Sejløbet ved Skallingen, havdes Ff. Skandia« af Frederikshavn forude om Bb. i ca. 200 m.s Afstand. Da man ønskede at praje »Skandia«, blev Roret lagt Bb. for at komme langs Siden af denne Kutter. Inden »Sara« var svinget helt rundt, blev Fartøjet af Strømmen, der var haardt udgaaende, ført saa tæt mod »Skandia«, at der syntes Fare for en Kollision; Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede »Sara« Stævn imod »Skandia«s Bb.s Side, hvorved sidstnævnte Kutter fik et Par Planker samt Lønningen knust, 1 Støtte knækket og Skandækket samt Vatterbordet beskadiget. Ved Kollisionen tog »Sara« kun ringe Skade.

Af den af »Skandia«s Bosætning afgivne Forklaring fremgaaer, at Skibene var ca. 200 m fra hinanden, da »Sara« saas dreje for at komme paa Prajehold. Da der syntes Fare for en Kollision, drejedes Stb. over samtidig med, at Motoren blev givet Fuld Kraft Frem. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaaer af det ovenfor anførte.

233. S/S **Saule** af Windau, 1207 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Køge med Kul.

Grundstødt d. ³⁰/₁₀ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₀ 35. Søforklaring og Søforhør i Køge d. ⁴/₁₁ 35.

Kl. 1¹⁷ passeredes Diogden F.S., Log 75. Herfra blev Kursen sat mod Stevns. Det blæste en V.-lig Storm med Regnbyger. Kl. 1⁴⁵, da Loggen viste 77,4, ændredes Kursen til retv. S.72°V. Kl. 2³⁶ var Kalvebod Lysbøje tværs, Log 82,5, Kursen ændredes til S.80°V. Kl. 3⁴⁵, da Loggen viste 90,6, saas Land forude. Det forsøgtes at dreje Skibet ud fra Land, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Køge Sønakke og blev staaende. Kl. 15³⁰ 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 og Strømsætning.

234. S/S **Scandia** af Nyborg, 8571 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Göteborg til New Orleans i Ballast.

Mistet Skruen d. ⁸/₃ 35 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Falmouth d. ¹⁸/₃ 35.

Kl. 10²³, da S. befandt sig paa 46°28' N. Brd. og 15°29' V. Lgd., mærkedes et heftigt Stød i Skibet, og umiddelbart efter blev der fra Maskinen slaaet Stop paa Maskintelegraf. En Undersøgelse viste, at Skrueskaklen var knækket lige uden for Agterstævnen, hvorved Skruen var mistet.

235. S/S **Scotia** af København, 2381 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Antwerpen med Kul.

Kollideret d. ²⁷/₃ 35 i Gdynia.

Kl. 13⁵⁰ afgik S. fra Gdynia, assisteret af Lods og Slæbedamper »Johannes Westphal«. Da Lodsens skulde fra Borde, løb J.W. langs Siden for at tage Lodsens om Bord. Under denne Manøvre tørnede J.W. haardt mod S.s Stb.s Skanseklædning agter, hvorved der fremkom en Bule, og en Lænseport samt en Lønningstøtte blev bøjet.

Anm. Søforklaring fra J.W. foreligger ikke.

236. M/S **Secunda** af Rotterdam, 399 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hirtshals til Skarrehage i Ballast. Grundstødt d. ²⁷/₆ 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Klitmøller d. ²⁷/₆ 35. Strandingsindberetning dat. ²⁹/₆ 35.

Kl. ca. 1³⁰ grundstødte S. i taaget Vejr ved Ørhage. Kl. ca. 24 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Raad voor de Scheepvaart har under ²⁰/₈ 35 fradømt Føreren af S. Retten til at føre Skib for et Tidsrum af 14 Dage for ved skødesløs Navigering at have foranlediget Grundstødningen.

237. S/S **Sigrid** af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Wisbech til Algier med Kartofler.

Grundstødt d. ³⁰/₁₀ 35 paa River Neue.

Indberetning til Board of Trade dat. ³¹/₁₀ 35.

Kl. 8⁴⁵, da S., der havde Lods om Bord, skulde passere en Damper ved Sutton Bridge, mistede Skibet Styret og tog Grunden. Kl. 20 kom S. flot ved egen Hjælp.

238. 2^m M/Kt **Sigurfari** af Klaksvig, 86 Re. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. ¹⁹/₃ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. ²⁵/₃ 35.

Kl. 3⁰⁰, medens S. laa underdrejet under en orkanagtig Storm af ØSØ., tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Rorpinden brækkede, og Skibet blev slaaet læk. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

239. 2^m M/Kt. **Silver Spray** af Thorshavn, 109 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

Motoren havareret d. ¹/₄ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. ⁸/₄ 35.

Kl. ca. 6, medens S.S. laa paa Selvogshanken, blev Motoren sat i Bakgear. Herved brækkede Tænderne i det ene større Tandhjul i Gearet. Skibet søgte ind til Reykjavik for Reparation.

240. M/F. **Sjælland** af Korsør, 2593 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg med Gods og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{13}{3}$ 35 i Nyborg Fjord.

Søforklaring i Nyborg d. $\frac{25}{3}$ 35.

Se Nr. 200.

241. 3^m M/Sk. **Sjøborg** af Klaksvig, 158 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri ved Grønland.

Kollideret d. $\frac{12}{7}$ 35 i Davisstrædet.

Søforklaring og Søforhør i Færingerhavnen d. $\frac{19}{7}$ 35 og i Thorshavn d. $\frac{9}{10}$ 35.

Kl. 1⁴⁵, da S. under en frisk N.-lig Brise var beskæftiget med Fiskeri ca. 35 Sm. V. for Kangamiüt, saas et Skib, der senere viste sig at være 3^m M/Sk. »St. Joanna« af Aveirs, ca. 1 Str. foran for Tværs om Stb., kommende bidevind for Stb.s Halse ned mod S., der laa stille tæt til Vinden for Bb.s Halse med Gaffelsejlene sat og Roret surret i Læ, men uden det i Søvejsreglernes Art. 9 paabudte Signal. Kl. ca. 2²⁵ var Afstanden til S.J. ca. 3 Skibslængder, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev alle Mand kaldt paa Dækket. Umiddelbart efter tørnede S.J. med Stævnen imod S.s Stb.s Side mellem Stormasten og Mesanmasten. S.s Besætning sprang om Bord i S.J., og S.J., hvis Motor var i Gang, bakkedes klar af S. Da det efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb viste sig, at S. ikke sank, gik Besætningen atter om Bord. En Under-søgelse viste, at S. ved Kollisionen havde faaet en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra S.J. fareligger ikke.

242. 2^m M/Kt. **Sjøløvan** af Thorshavn, 96 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Havareret d. $\frac{19}{3}$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{22}{3}$ 35.

Kl. 1⁰⁰, medens S. under en ØSØ.-lig Storm laa underdrejet for Bb.s Halse ved Vestmanøerne, tog Skibet en Braadsø over, hvorved Storbommen brækkede. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

243. S/S **Skagerak** af København, 1283 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Burnt-island til Randers med Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{27}{6}$ 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{6}$ 35.

Kl. ca. 5³⁰ grundstødte S. i taaget Vejr ved Lønstrup. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp.

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

244. S/S **Skalaberg** af Thorshavn, 283 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Tromsø til Fiskeplads i Ishavet.

Grundstødt d. $\frac{15}{1}$ 35 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{18}{2}$ 35 og $\frac{22}{11}$ 35.

Kl. 21¹⁷, da S. var i Nærheden af Storsteinsfyr, gav Føreren, der var paa Broen, Ordre til Stb.s Ror, hvorefter han gik under Dæk for at se i Kortet. Kl. 21¹⁹ kom en Fisker paa Broen for at løse af ved Roret, og da der syntes Fare for Grundstødning, kastede hun Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 100 m N. for Storsteinsfyr. D. $\frac{16}{1}$ Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

245. Ff. **Skandia** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{31}{5}$ 35 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{12}{6}$ 35.

Se Nr. 232.

246. S/S **Skotland** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Bo'ness med Træ.

Havareret, mistet Dækslast d. $\frac{29}{7}$ 35 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{1}{8}$ 35.

Kl. 4, da S. i en haard VNV.-lig Storm befandt sig ca. 180 Sm. misv. V. af Hanstholm, blev et Køje i Folkelukafet slaaet ind af en Sø. Kl. ca. 5 bemærkedes det, at Skibel fik mere og mere Slagside. Søen brød stadig ind over Dækslasten, der forskubbede sig mod Bb. Kl. ca. 5⁴⁵ blev Surringerne til Dækslasten kappet. Da Dækslasten gik over Bord, sprængtes Støtterne fra For til Agter, Lossebommene blev revet løs, og det opstaaende paa Dækket blev beskadiget. Da Skibet var blevet læk, blev det besluttet at søge ind til Frederikshavn.

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

247. Evert **Sonja II** af Sønderborg, ca. 19 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Skelde til Sønderborg med Sand.

Sunket d. $\frac{10}{2}$ 35 i Sønderborg Havn.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{12}{2}$ 35.

Kl. ca. 12³⁰ afsejlede S. under Bugsering fra Skelde. Lugen var ikke forskriftmæssigt skalket, og Fartøjet var lastet saa haardt, at Skandækket var under Vand. Da S. var ved Indsejlingen til Sønderborg Havn gik Roret i Stykker, og Fartøjet lagde sig tværs i Søen. Herved slog Søerne ind over Skibet og

trængte ned i Lasten. Pumpen holdtes gaaende og det forsøgte at sætte Fartøjet paa Grund; men da Fartøjet kom indenfor Havneindløbet, sank det.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes Overlastning samt den Omstændighed, at Lugen ikke var skalket.

248. S/S **Spedit** af Odense, 543 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Stettin.

Kollideret d. ¹⁰/₁ 35 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør d. ¹⁹/₁ 35.

Kl. 9³⁵, da S., der gik med Langsom Fart, havde passeret Skibsværftet, kom en modgaaende Dampfer, der senere viste sig at være norsk S/S »Asgjerd«, i Sigte forude. Farten blev yderligere reduceret. Fra A. hørtes I kort Tone med Dampfløiten, hvilket Signal blev besvaret med samme Signal, S. blev holdt over i Kanalens S.-lige Side. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, mistede S. Styret. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Hak samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjtjen; men kort efter, Kl. 9⁴⁴, tørnede S. med Bb.s Bov mod A.s Bb.s Bov og derefter med Bb.s Laaring mod A.s Bb.s Side.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

249. Lystkutter **Spitfire** af København, ca. 4 Reg. T. Br.

Grundstødt d. ²/₇ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³/₇ 35. Søforhør i København d. ¹²/₉ 35.

Kl. 15 opankredes S. ud for Badeanstalten »Codan«. Det blæste en frisk SØ.-lig Kuling, og Strømmen var stærk nordgaaende. Ankeret holdt imidlertid ikke, hvorfor S. drev mod Land og tog Grunden S. for Hvidøre Rev. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

250. Ff. **Stella Polaris** af Frederiksværk, 40 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Faxø til Snekkersten med Aal.

Grundstødt d. ⁴/₁₂ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₂ 35.

Kl. 7⁴⁵, medens S.P. under en SSV.-lig Kuling laa opankret ved Snekkersten, brækkede Ankerkæden, og Fartøjet drev paa Land. Kl. 10⁴⁰ kom S.P. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

251. M/S **Svalen** af Odense, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Odense med Hvede og Stykgods.

Kollideret d. ²⁰/₄ 35 i Kattegat.

Søforhør i København d. ²⁵/₄ 35.

Se Nr. 118.

252. M/Jt. **Svalen** af Sejro, 33 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Havnsø til Sejro. Tom.

Sprunget læk, sat paa Land og forlist d. ¹⁹/₁₀ 35 ved Sejerø.

Strandingsindberetning dat. ²²/₁₀ 35. Søforklaring i Kalundborg d. ²⁶/₁₀ 35. Forlisanmeldelse dat. Kalundborg November 1935.

Kl. ca. 12 under en VSV.-lig Storm sprang S. læk. Skibet blev sat paa Land paa Sejerøs SV.-Kyst, hvor det blev Vrag.

253. S/S **Svava** af Middelfart, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Hejse fra Vejle til Aalborg med Stykgods og Jern.

Kollideret d. ²⁶/₄ 35 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. ²⁷/₄ 35.

Se Nr. 135.

254. M/Gl. **Svea** af Veijern, 82 Reg. T. Br. Bygget 1892/1932. Paa Rejse fra Menstad til Kolding med Kalksalpeter.

Grundstødt d. ⁸/₃ 35 i Kolding Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. ¹²/₃ 35.

Kl. ca. 10³⁰, da S. befandt sig ved Agtrupvig, opdagedes det. al Afmærkningen af Karvandet ikke var i Orden. Roret blev lagt Stb. samtidig med, at der blev taget Lodskud; men umiddelbart efter tog S. Grunden og blev staaende. D. ⁹/₃ Kl. 1 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, efter at en Del af Lasten var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at en Kost af Isen var ført bort fra sin Plads.

255. S/S **Sønderjylland** af Aabenraa, 403 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Aabenraa med Stykgods.

Grundstødt d. ¹⁹/₁₂ 35 i Aabenraa Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. ²⁰/₁₂ 35.

Kl. 16¹⁷ passeredes tæt om Raade Grund 2-Kost. Herfra styredes retv. S.6°V. Vejret var taaget. Kl. 16³¹ ændredes Kursen til retv. S. 35° V. Kl. 17¹² loddedes 28 m, Kl. 17¹⁷ 29 m og Kl. 17²² 29 m. Kl. 17²⁹ loddedes 7 m, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa N.-siden af Varnæs. Kl. 22³⁰ 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 usiirtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

256. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Antwerpen til Aarhus med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{9}{1}$ 35 paa Schelde Floden.

Søforhør i København d. $\frac{15}{1}$ 35.

Kl. 1 opankredes T., der havde Lods om Bord, under en haard NV.-lig Kuling paa Vlissingen Red. Skibet kom imidlertid for tæt paa en anden Ankerligger, hvorfor Ankeret blev hevet hjem igen. Skønt Maskinen under Ophivningen gik først Langsomt Frem og derefter Fuld Kraft Frem, blev Skibet af Vind og Strøm ført ned paa den anden Ankerligger, der viste sig at være S/S »Hilda« af Luvia, og tømmede med Stb.s Side mod H.s Stævn og Bb.s Bov. Ved Kollisionen blev begge Skibe en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Danzig til Manchester med Stykgods.

Roret havareret d. $\frac{16}{7}$ 35 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{19}{7}$ 35.

Kl. 11⁴⁵ afgik T. fra Danzig assisteret af Lods og en Slæbebaad Agter. Under Arbejdet med at svaje T. sprængtes Slæbetrossen, og Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev stoppet, for straks efter at blive beordret Fuld Kraft Frem, medens Roret laa haardt Bb. Umiddelbart efter tømmede Roret imod Pælene ved Holmsiden, hvorved Roret blev stærkt beskadiget.

257. M/S **Tacoma** af København, 5905 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal.

Grundstødt d. $\frac{25}{8}$ 35 i Sao Luiz de Maranhão.

Søforklaring i New York d. $\frac{17}{12}$ 35.

Kl. ca. 6⁵⁰, da T. med Assistance af Lods for egen Maskine forsejlede fra Havnen til en Ankerplads ved Byen, tog Skibet Grunden ved Sao Francisco Pt. Kl. 14³⁹ kom Skibet flot ved egen Hjælp. Ved Grundstødningen tog Skibet en Del Skade.

258. 2^m M/Kt. **Thurid** af Thorshavn, 95 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $\frac{19}{3}$ 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{23}{3}$ 35.

Kl. ca. 1, medens T. laa underdrejet under en ØSØ.-lig Storm, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Fiskekassen blev knust og Baadene samt en Del af det opstaaende stærkt beskadiget. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

259. S/S **Thyra** af København, 836 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Nyborg med Kul og Koks.

Grundstødt d. $\frac{19}{9}$ 35 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{10}$ 35.

Kl. 13⁰⁰ tog T., der havde Lods om Bord, Grunden paa Floden. Kl. 23²⁰ kom Skibet, der ingen Skade havde taget, flot ved egen Hjælp.

260. M/S **Tortugas** af Tønsberg, 4697 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{12}{12}$ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{12}{12}$ 35.

Kl. ca. 15¹⁵, da T. laa fortøjet ved Østkajen i Frihavnen og lossede Bly i Blokke, forsøgte det ved Hjælp af Skibets Losseløber at forhale nogle Jernbanevogne paa Kajen. Derved kom der saa stor Kraft paa Bomgerden, der var fastgjort i en Øjebolt i Lønningen, at Øjebolten knækkede, hvorved Gerdblokken svingede hen over Lugen og ramte en Havnearbejder, der fik Ansigtet kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

261. S/S **Tove** af København, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Trangsund til London med Træ.

Mistet Dækslast d. $\frac{20}{9}$ 35 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{9}$ 35.

Under en V.-lig Storm brød Søen flere Gange over T., hvorved 5 Std. af Dækslasten blev skyllet over Bord.

262. S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal.

Kollideret d. $\frac{26}{1}$ 35 i Kobenhavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{29}{1}$ 35.

Se Nr. 2.

263. S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{18}{1}$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{28}{1}$ 35.

Kl. ca. 17 skulde en Havnearbejder ned i Nr. 1 Lasten. Under Nedstigningen gled hans Fødder paa et af de paa Lugekarmen værende Trin, hvorved han styrtede ned i Underlasten. Den tilskadekomne, der var bevidstløs, blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

264. Ff. **Ulla** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Fiskeri Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og d r u k net d. $\frac{18}{11}$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{11}$ 35.

Kl. ca. 16¹⁵, medens U. under en frisk SSØ.-lig Brise var i Færd med at løbe Linerne ud paa en Fiskeplads 225 Sm. V.^{1/2}S. af Graadyb Barre, saas Kok Hjalmer Marcussen af Sædding, der stod agterude og slog efter Maager med en Kost, falde over Bord. U. blev straks lagt paa modsat Kurs. Da Fartøjet nærmede sig den overbordfaldne, kastedes en Redningskrans ud; Regningskransen faldt tæt ved Kokken, der nu laa livløs under Vandet. Med en Baadshage lykkedes det at faa fat i Kokkens Tøj, der imidlertid gik i Stykker, hvorefter han sank og ikke mere kom til Syne. Efter et Par Timers forgæves Eftersøgning sejlede U. ind til Esbjerg.

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

265. M/Gl. **Uranus** af København, 85 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. 12/12 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. 12/12 35.

Kl. ca. 9⁴⁵, da U. laa fortøjet langs Kaj i Kalkbrænderihavnen og lossede tomme Sække, skulde en Mand, der stod paa en Lastbil paa Kajen, ved Hjælp af en Ende, der var fastgjort til Lossekrogen, hale et Slæng Sække ind over Lastbilen. Under dette Arbejde brækkede Enden, og den paagældende faldt ned af Bilen og fik Hovedet og Ryggen beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

266. 3^m M/Sk. **Valborg** af Hamburg. Paa Rejse fra Stettin til Oldenburg med Rug.

Grundstødt d. 13/10 35 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 14/10 35.

Kl. ca. 10⁰⁰ grundstødte V. i klart Vejr paa Vejrø NV. Rev. D. 14/10 Kl. 1³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

267. Kv. **Vanda** af Horsens, 14 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Raada til Vejle med Aal.

Strandet og forlist d. 25/10 35 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/10 35. Søforhør i Horsens d. 8/4 36.

Kl. ca. 20, da V. under en NNØ.-lig stormende Kuling var under Indsejling til Odden Havn, blev en Skildpaddeblok til Rørkæden revet op af Dækket, hvorved Fartøjet mistede Styret og tørnede mod Sandfangerne Ø. for Havnen. Forskibet blev knust, og Agterskibet førtes rundt Sandfangeren og tog Grunden.

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

268. M/Gl. **Vega** af Hou, 37 Reg. T. Br. Bygget 1880/1899 af Eg. Paa Rejse fra Hou til Nykøbing F. med Byg.

Paasejlet d. 10/1 35 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Maribo d. 18/1 35.

Se Nr. 97.

269. 3^m M/Sk. **Vega** af Svendborg, 224 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Bøg og Fyr. Paa Rejse fra

Tynemouth til Gävle med Ler.

Grundstødt d. 22/11 35 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. 27/11 35.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte V., der havde Lods om Bord, i Gävle Havn. Skibet kom senere flot uden at have taget nævneværdig Skade.

270. S/S **Venus** af København, 2456 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse til København med Kul.

Kolli deret d. 15/12 35 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 17/12 35.

Kl. ca. 17, da V. assisteret af Lods og Slæbebaad skulde gennem Knippelsbro, mindske en foran for V. gaaende Damper sin Fart, saaledes at der syntes Kare for en Kollision. Fra V. blev der givet en Række korte Toner med Damfløjten. Da V.s Bov var ca. 1 m fra det andet Skibs Hæk, blev sidstnævnte Skibs Maskine sat i Gang, herved mistede V. Styret og drejede Stb, over og tørnede let imod Afviserværket for Jernspunsvæggen paa den under Bygning værende Knippelsbro.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

271. M/S **Vera** al Aarhus, 162 Reg. T. Br. Bygget 1921/1925 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til København med Stykgods.

1 Mand forsvundet Natten mellem d. 12/3 og 12/3 35.

Søforhør i København d. 2/5 35.

D. 12/3 Kl. 6⁰⁰, da Skibet ankom til København, savnedes Hovmester Christian Mollemann Kromann der sidst var set d. 11/3 Kl. 22.

272. 3^m Sk. **Vera** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra København til Trangsund.

Kollideret d. 18/10 35 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 19/12 35.

Kl. 20⁰⁰ pejledes Skæret af Dagerort Fyr i misv. Ø.t.S., og Kursen ændredes til retv. N.61°Ø. Det blæste en frisk V.-lig Kuling. Kort efter kom en klar Lanterne i Sigte ca. 2 Str. paa Stb.s Bov. Føreren gik nu under Dæk for at sætte Skibets Sted ud i Kortet. Da Føreren atter kom paa Dækket, var den klare Lanterne forsvundet. Kl. 20²⁶ pejledes Dagerort Fyr i Kimingen i misv. ØSØ. Da der ingen Lanterner var i Sigte, gik Føreren atter under Dæk for at sætte Pejlingen ud i Kortet. Kl. ca. 8³⁰ varskoede Rorsmanden, at en Damper uden Lanterner var i Sigte klods i Læ. Føreren kom straks paa Dækket, og umiddelbart efter tømmede V. med Stævnen mod Damperens Bb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen fik V. Sprydet og det øverste af Stævnen brækket. Ca. 5 Minutter efter Kollisionen saas Damperen, der senere viste sig at være S/S »Sveaga« af Leningrad, tænde sine Lanterner.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Trangsund til København med Træ.

Strandet og forlist d. 24/11 35 ved Finlands S.-Kyst.

Søforklaring i Wiborg d. 29/11 35. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 19/12 35. Forlisanmeldelse dat. Thurø d. 24/12 35.

Kl. 16 kvitteredes Lodsens ved St. Fiskare. Det blæste en SØ.-lig Kuling med høj Sø. Efter Lodsens Anvisning styredes misv. SV.t.S. Kl. ca. 16³⁰ tog V. Grunden paa Kauhuvagrunden, og umiddelbart efter saas Vidskær Fyr vise rødt Lys. Sejlene blev firet ned, og da Skibet huggede i Grunden, blev der afgivet Nødsignaler. Efter ca. 1/2 Times Forløb gled V. af Grunden. Da Roret var brækket og Skibet vandfyldt, kastedes Anker. Kl. 18 blev Besætningen — 7 Mand — bjærget af Lodserne fra St. Fiskar, og Kl. 19 gik V. i Drift og strandede ved St. Fiskar. I Løbet af Aftenen ankom en Bjærgningsdamper, men paa Grund af Søn, kunde den intet udrette. D. 26/11 forsøgtes det forgæves at faa V. flot. I Dagene d. 27/11 og 28/11 kunde intet Bjærgningsforsøg foretages paa Grund af Vejrforholdene. D. 29/11 forsøgtes det atter at faa Skibet flot, men Kl. 12 maatte Bjærgningsforsøgene atter indstilles. I de følgende Dage blev Skibet slaaet i Stykker af Søerne.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Strandingen skyldes, at Afstanden til Vidskær Fyr er gisset for stor.

273. M/Gl. **Vesta** af Svendborg, 99 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Aarhus med Kokuskager.

Grundstødt d. 14/3 35 ved Polens Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. 23/3 35.

Kl. 9⁵⁵ passeredes Anduvningsbøjen ved Gdynia. Fra denne Plads styredes Ø. Vejret var stærkt diset. Kl. 11³⁰ hørtes Hela Taagesignal i N.t.Ø., gisset Afstand 2 Sm. Kursen ændredes til Ø.1/2 N. Kl. 12³⁰ pejledes Hela Taagesignal i N.t.V., og Kursen ændredes til ØNØ. Kort efter mente Udkiiggen at se Land om Bb., Maskinen blev slaaet Fuld Kraft Bak, men det viste sig, at Skibet havde taget Grunden ca. 1/2 Sm. fra Hela Fyr. Kl. ca. 18 kom V. flot ved fremmed Hjælp.

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

274. Ff. **Vesta** af Thyborøn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Strandet og sunket d. 2/11 35 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 3/11 35. Strandingsforretning i Knopper d. 3/11 35 og i Thyborøn d. 4/11 35. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. 11/11 35.

Kl. ca. 18 afgik V. fra en Fiskeplads VNV. af Bovbjerg Fyr, ca. 10 Sm. af Land. Der styredes NØ. Vejret var stærkt diset. Kl. ca. 20 kom Lysene fra Thyborøn i Sigte forude, lidt om Stb., og umiddelbart efter tog V. Grunden paa Stenene ved Højde 42, hvorved Fartøjet blev slaaet læk. Mandskabet blev bjærget af Redningsbaad fra Land. D. 3/11 ca. Kl. 3 gled V. af Grunden, og det forsøgtes at bugsere Fartøjet ind til Thyborøn, men ved Højde 59 sank V. paa 6,7 m Vand.

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

275. 2^m M/Kt. **Vestmanna** af Trangisvaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. 19/3—20/3 35 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. 26/3 35.

D. 19/3 Kl. 6⁰⁰, medens V. laa underdrejet under en Ø.-lig Storm, brækkede Sprydet. D. 20/3 Kl. 5⁰⁰ tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Fiskekassen blev beskadiget og Baadstolen samt Baaden blev knust. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

276. S/S **Viborg** af København, 2028 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse Fra Rotterdam til Hamburg med Stykgods.

Kollideret d. 27/12 35 paa Elben.

Søforklaring i Hamburg d. 27/12 35 og i G öteborg d. 28/12 35. Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. 6/1 36.

Kl. 1030, da V., der havde Lods om Bord, var ved Pagesand, blev det pludselig tæt Taage. Da der var hørt Taagesignaler forude om Stb. blev Maskinen straks stoppet. En foran for V. værende Damper Stoppede og gik agter over, hvorfor V.s Kor blev lagt Bb. Da V. var tværs af det andet Skib. blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da Skibene var klar af hinanden, opankredes V. for Bb.s Anker med 30 Fv. Kæde. Da V. svingede op for Ankret, kom en Damper — S/S »Ouse« af Goole — i Sigte tværs om Bb. i ca. 50 m.s Afstand, og umiddelbart efter tør-

nede O.s Stævn mod V.s Bb.s Side udfor Nr. 2 Lugen, hvorefter V. med Bb.s Side gled langs O.s Stb.s Side. Ved Kollisionen fik V. en Plade over Vandgangen bøjet og revnet, Pladerne under Vandgangen bøjet samt det agterste Hus paa Brodækket om Bb. revet op.

Anm. 1. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

Anm. 2. Hamburg Seeamt har afsagt en Kendelse gaaende ud paa, at Kollisionen var en Følge af en umiddelbart før stedfunden Kollision mellem O. og en anden engelsk Damper, og at intet af Skibene kan anses at have Skyld i Sammenstødet.

277. S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Grimsby med Stykgods.

Grundstødt d. $19/9$ 35 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $20/9$ 35.

Kl. 20^{45} , da V., der havde Lods om Bord, befandt sig ca. 300 m Ø. for Indsejlingen til Royal Dock, kom Skibet for langt over i Farvandets Bb. Side, hvor det tog Grunden. Kl. 21^{45} kom V. flot ved egen Hjælp.

278. Ff. **W. Klitgaard** af Frederikshavn, 37 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg.

a) Paa Rejse fra Maarup til Koldby Kaas.

Grundstødt d. $16/1$ 35 ved Samsøs V.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $26/1$ 35.

Kl. 17^{20} passeredes den hvide Risprisk paa Ringebjergsand. Herfra styredes S. $1/2$ Ø. mod Koldby Kaas. Vejret var taaget. Kl. 18 saas Land, og umiddelbart efter tog W. K. Grunden paa en Stenpulle og blev staaende.

Anm. Søretten har udtalt, at Grundstødningen maa skyldes Taage og Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Frederikshavn til Samsø.

Grundstødt d. $11/3$ 35 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $6/6$ 35.

Kl. ca. 6 passerede W. K. tæt om den røde Trekost NØ. for Gjerrild Fyr. Fra denne Plads styredes S. $3/8$ Ø. Kl. 6^{30} blev det tæt Taage, og Farten blev mindsket. Kl. 7^{15} hørtes Taagesignalet fra Fornæs forude om Stb. Kl. ca. 7^{35} hørtes Taagesignalet forude, hvorefter Kursen ændredes til S.t.Ø. Et Par Minutter senere tog Skibet Grunden N. for Fornæs og blev staaende. Kl. 13^{30} 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 Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet til Vejledning ved Navigeringen.

279. S/S **Warnow** of Rostock, 922 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $26/4$ 35 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $26/4$ 35.

Kl. 11^{15} grundstødte W. i sigtbart Vejr ved Skagens N. Strand. Kl. 11^{45} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

280. S/S **Wellam de Besche** af Norköping.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $11/4$ 35 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $11/4$ 35. Efterforskningsforhør i København d. $15/4$ 35.

Kl. ca. 10^{40} . da W.d.B. laa i Frihavnen og lossede Papirballe, knækkede en Losseløber. hvorved en Papirballe, som hang i Højde med Lugekarmen, faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder, der fik Brud paa Kraniet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, men var ved Ankomsten hertil afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Losseløberen var daarlig.

281. 2^m M/Kt. **Westward Ho** af Trangisvaag, 93 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Havareret d. $28/3$ 35 i Atlanterhavet; Søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $1/4$ 35.

Kl. 24^{00} , da W. H. under en Ø.-lig Storm laa underdrejet, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Redningsbaaden, den lille Baad og en Del af det opstaaende blev knust og Boven slaaet læk. Der søgtes ind til Reykjavik for Reparation

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

282. Ff. **Victoria** af Rønne. Paa Rejse fra Gudhjem til Ystad med Fisk.

Grundstødt d. $13/11$ 35 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $14/11$ 35.

Kl. 6^{30} grundstødte W. i Taage ved Ystad.

283. Ff. **Willemoes** af Hundested, 18 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $20/5$ 35 i Graadyb.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $28/5$, $3/6$ og $1/10$ 35.

Se Nr. 60.

284. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Sunderland til København med Kul.

Grundstødt d. $16/11$ 35 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $18/11$ 35.

Kl. ca. 20³⁰, da W.T.M., der for langsom Fart sejlede i Fyrlinien ind til Københavns Havn, var i Nærheden af Havnemolen, kom en Slæbedamper, visende grønt Lys, i Sigte i Havneløbet. Da Prammen, der blev bugseret, viste rødt Lys, blev Roret lagt haardt Bb., og W.T.M. holdtes S. over, saaledes at Slæbedamperen passerede agten om W.T.M. Da Slæbedamperen var passeret, manøvrede W.T.M. atter op i Fyrlinien. Umiddelbart efter saas den røde Sidelanterne fra en udgaaende Damper. Roret blev lagt Stb., men Skibet blev af Strømmen ført N. for Fyrlinien, hvor det tog Grunden. D. $17/11$ Kl. 11⁵⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

285. S/S **Ydun** af Horsens, 645 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $25/11$ 35 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $14/1$ 36.

Kl. 17³⁰, medens Y. laa ved Kvæsthusbroen og lastede, faldt en Havnearbejder, der arbejdede paa Banjen over Tunnelen, ned i Lasten, hvorved han fik venstre Ben kvæstet.

286. Ff. **Yrsa** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret, 1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $19/10$, forlist d. $21/10$ 35 i Nordsøen.

Søforhør i Frederikshavn d. $8/11$ 35.

D. $16/10$ Kl. ca. 17, medens Y. under en orkanagtig Storm af VSV. laa til Ankers 120 Sm. Ø.^{1/2}N. af Spurn F.S., tog Skibet en forkert Sø over, hvorved Styrehuset blev slaet i Stykker, Roret tillige med en Del af Stævnen slaet bort, og Skibet blev halv fuldt af Vand. Umiddelbart efter savnedes Fisker Kaj Johannes Christensen af Skagen, der havde været paa Vej til Styrehuset. Den paagældende kom kort efter til Syne i Vandet tæt om Bb. tilsyneladende livløs, Skruen blev koblet til, men Motoren gik i Staa, og umiddelbart efter forsvandt den overbordfaldne. Skibet blev pumpet og øst læns, hvorefter Tovender samt Drivanker blev anbragt forude for at holde Stævnen op mod Søen. D. $20/10$ sprang Vinden til NNV., hvorved Y. kom til at ligge tværs i Søen. Herved blev Værket i Naaderne slaet ud ved Agterenden og Stævnen, hvorved Y. blev saa læk, at Vandet steg i Skibet, skønt Pumpen holdtes gaaende. Der blev sat Nødsignal, og d. $21/10$ Kl. 11 kom M/S »Sigurd A.« af Kristiansand til Stede. Fra S.A. blev der pumpet Olie paa Søen, hvorefter Y.s Besætning gik i Baaden og roede over til S.A. S.A. forblev ved Y., indtil Vandet Kl. ca. 14 stod ind over Y.s Dæk. Da det maatte antages, at Y. snart vilde synke, fortsatte S.A. Rejsen.

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

287. S/S **Ørneborg** af København, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Liverpool med Træ.

Mistet Dækslast d. $2/6$ 35 i det nordlige Ishav; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Liverpool d. $19/6$ 35.

Kl. 9, da Ø. i en NØ.-lig Storm med Snebyger befandt sig i det nordlige Ishav, blev Skibet drejet under. Kl. 16 havde Ø. 17° Bb.s Slagside. Kl. 20 forsøgtes det ved Hjælp af Tankene at rette Skibet op. Herunder faldt Skibet Stb. over, hvorved Dækslasten forskubbede sig og gav Skibet 20° Slagside. Tankene blev fyldt igen, men da Skibet derefter havde 23° Slagside, og da en Del Dækslaststøtter var knækkede og noget Dækslast var gaaet over Bord, blev det d. $3/6$ Kl. 12 besluttet at søge ind til Vardø for at faa Skibet rettet op.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1935 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	9	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	10	1
Grundstødning	36	23	—	1	3	1	—	2	8	1	—	1	—	—	—	4	47	33
Kæntring	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Sprunget læk i Søen	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Forladt synkefærdig	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2
Forskellig Søskade	31	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	23
Kollision	32	57	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	32	58
Brand	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8
Borteblevet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald m. m.	21	24	—	2	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	21	32
I alt...	146	139	—	4	3	4	—	2	9	2	—	1	—	—	—	6	158	158

316

Tabe B.

Art og Antal af de i Aaret 1935 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.	9	647	1	367	10	1014
Kæntring	1	30	—	—	1	30
Forladt synkefærdig	4	92	1	94	5	186
Kollision	1	33	2	1825	3	1858
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	2	58	—	—	2	58
I alt...	17	860	4	2286	21	3146

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1935 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	15	—	15
Overbordfald	14	7	21
Andre Ulkkestilfælde	2	2	4
I alt...	31	9	40

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Året 1935 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).....	1	1	2	—	4	—	3	—	—	3	7	4	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	7	2	1	—	10	3	1	—	—	4	14	—	—	—	
Limfjorden.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Læsø.....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fvns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	3	1	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland) Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	1	—	—	1	2	1	1	—	—	2	4	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø) Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	1	1	—	—	2	1	—	—	—	—	3	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	1	—	—	3	5	—	—	—	5	8	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	1	1	1	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Amager.....	1	—	1	—	2	—	1	—	—	—	3	—	—	—	
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	2	2	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I alt...	24	8	6	1	39	11	1	1	—	22	61	4	—	—	

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 — 316 — større end i Aarene 1934 og 1933, hvor Antallet var henholdsvis 304 og 302, medens ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1935 — 61 — er mindre end i 1934 og 1933, hvor Antallet var henholdsvis 88 og 82.

Forlis af danske Skibe.

Af danske Damp- og Motorskibe er i 1935 gaaet tabt 4 Skibe med en samlet Tonnage af 2286 Reg. Tons Brutto. I 1934 og 1933 var Tabet henholdsvis 3 Skibe med 5445 Res. Tons Brutto og 4 Skibe med 3093 Reg. Tons Brutto. Det for 1935 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — 17 Skibe med 860 Reg. Tons Brutto — er mindre end i 1934 og 1933, hvor Tabet udgjorde henholdsvis 19 Skibe med 1183 Reg. Tons Brutto og 26 Skibe med 1844 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 17 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var de 14 under 100 Reg. Tons Brutto og de øvrige 3 paa henholdsvis 167, 188 og 225 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1935 har der været ialt 10 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 4 Tilfælde i Dampskibe, 3 Tilfælde i Motorskibe og 3 Tilfælde i Sejlskibe med Hjælpemotor. Aarsagen til Branden i Dampskibene var i 2 Tilfælde Selvantændelse i Ladningen, i 1 Tilfælde et overophedet Kedelrumsskod og i 1 Tilfælde ubekendt. I de 3 Motorskibe var Aarsagen henholdsvis Selvantændelse i et Parti Fosfor, Selvantændelse i noget oliemættet Tvist og ubekendt, i de 3 Sejlskibe med Hjælpemotor henholdsvis en væltet Petroleumslampe, en overophedet Kakkelovn og ubekendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 21 Tilfælde i 1935 mod 13 Tilfælde i 1934 og 16 Tilfælde i 1933.

Af de ifølge Tabel C omkomne 40 Personer var 39 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1935, er afgivet i 4 Tilfælde.