



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1922—23

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR INDUSTRI, HANDEL OG SØFART

APRIL 1925

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart

i Henhold til Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor 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, København.

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1922	1
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1922.....	49
Søulykker i 1923.....	52
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1923.....	98

1922.

1. S/S **Aalborg** af Kjøbenhavn, 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Grangemouth til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{5}{2}$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{2}$ 22.

Kl. 2³⁰ Emd. gik A. fast i Isen. Isbryderen »Væderen« forsøgte flere Gange at frigøre A., men uden Held Først Kl. 7³⁰ Emd. lykkedes det V. at slæbe A. fri. Under Slæbningen løb V. fast i Isen, hvorved A. tørnede haardt med Stævnen mod V.s Bb.s Skanseklædning agter, der beskadigedes. Kl. 9²⁰ Emd. var A. indbragt til Kjøbenhavn.

2. S/S **Aalborghus** af Aalborg, 1478 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{10}{5}$ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{6}$ 22.

Ved Aa.s Ankomst til Kjøbenhavn Kl. 7 Fmd. laa Bugserbaaden »Anholt« klar for at assistere Aa. til Kajen. Da Aa. paa Grund af modgaaende Skibe maatte holde tæt over mod Kvæsthusbroen, blev A., som manøvrerede fremefter langs Aa.s Stb.s Side, ramt af Aa., der gav Stb.s Ror for at give bedre Plads for A. Ved Kollisionen fik Aa. en Plade i Siden knust.

Den fra A.s Side givne Fremstilling af Kollisionen er i Overensstemmelse med det ovenfor anførte. Da man i A. forudsaa Kollisionen, blev A.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak.

3. Evert **Agnes** af Kjøbenhavn, 50 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Saxkøbing med 41 Tons Hvedeklid.

Grundstødt d. $\frac{30}{4}$ 22 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{21}{5}$ 22.

A. grundstødte Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Emd. paa Sælørerne. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, kom Skibet flot.

4. Slup **Albanius** af Rødby Havn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Holtug til Vordingborg med 40 Tons Gødningskalk.

Sprunget læk, sat paa Grund og forlist d. $\frac{24}{11}$ 22 ved Møens Nordkyst.

Søforklaring og Søforhør i Rødby d. $\frac{28}{12}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. $\frac{13}{1}$ 23.

Kl. 8 Fmd. passerede A. Stevns Fyr. Vinden, der hidtil havde været N.-lig sprang om til SV. og friskede til Storm. Kl. 10 Fmd. observeredes det, at Fartøjet var blevet læk, og da det ikke var umuligt at holde læns, blev det Kl. 12 Md. sat paa Grund paa Møens N.-Kyst. Skibet blev Vrag, og Ladningen ødelagdes.

5. Ff. **Albatros** af Kiel, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{28}{10}$ 22 i Køgebugt.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{5}{11}$ 22.

Under en Snestorm af NØ. grunstdødte A. Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Fmd. 1 km SØ. for Køge Sønakke. Skibet blev bragt flot af Fiskere fra Bøgeskoven.

6. Gl. **Albertine** af Marstal, 68 Reg. T. Br. Bygget 1862 af Eg. Paa Rejse fra Solstadstrøm til Aabenraa med 31 Stdr. Træ.

Grundstødt d. $\frac{16}{11}$ 22 ved Tysklands Nordkyst; kondemneret.

Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{7}{1}$ 23. Udskrift af Skibsdagbogen, tysk Søretsdom, indsendt af Konsulatet i Stettin d. $\frac{16}{2}$ 23.

Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Emd. sattes Lodsflag udfor Stralsund, hvortil Skibet vilde søge ind paa Grund af Storm. Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Emd. passeredes Vinkelfyret ved Indløbet og kort efter grundstødte A. Skibet huggede haardt i Grunden og var Kl. 7 Emd. fuld af Vand. D. $\frac{17}{11}$ Kl. 9 Fmd. ankom Lods og Bjergningsdamper, og Bjergningen paabegyndtes. D. $\frac{19}{11}$ Kl. 12 Md. blev Skibet bragt flot og indslæbt til Stralsund, hvor det blev kondemneret.

7. M/Sk. **Alexander** af Hobro, 76 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Korsør med ca. 150 Tons Cement.
Grundstødt d. $\frac{7}{5}$ 22 ved Sprogø.
Strandingsindberetning, dat. $\frac{10}{5}$ 22.
A. grundstødte Kl. 11 Emd. i diset Vejr paa Sprogø Ø.-Rev. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord blev Skibet d. $\frac{8}{5}$ Kl. 5³⁰ Fmd. bragt flot af Bjergningsdamperen »Ymer«.
8. S/S **Alexandra** af Kjøbenhavn, 2587 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Newcastle til Boston.
Kollideret d. $\frac{11}{7}$ 22 i Nordsøen.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{9}$ 22.
Kl. 4 Fmd. observeredes en Trawler, der styrede NØ. over, ca. 4 Str. for om Bb. A. styrede da retv. N.4°V.; Vinden var NØ. flov Brise, og Vejret klart. Da Skibene nærmede sig hinanden ændredes A.s Kurs ca. 2 Str. Ø. over, og da Kollisionen syntes uundgaelig, lagdes Roret haardt Bb. Trawleren ramte med Boven A. paa Bb.s Side ud for Storvantet. Ingen af Skibene fik nævneværdig Skade. Rejsen fortsattes.
9. S/S **Alpha** af Aabenraa, 2172 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Nordenham til Narvik.
Grundstødt og havaretet d. $\frac{22}{11}$ 22 ved Norges Vestkyst.
Søforklaring i Bergen d. $\frac{20}{11}$ 22.
Kl. 12⁵⁵ Emd. fik A. Lods udfor Skudenæs. Kl. 3²⁵ Emd. ankredes ved Kopervik. Kl. 4²⁰ Emd. fortsattes Rejsen med to Lodser om Bord. Vejret var mørkt med Regnbyger. Kl. 8³⁵ Emd. løb Skibet haardt paa Grund ved Haamannæs (Huglen). Ved Grundstødningen knækkede Forstævnen, og Skibet fik et Hul i Bunden af Forpeaken. Lastrummene var tætte. Nr. I og II Tank lænsedes og Agterpeaktanken fyldtes. D. $\frac{23}{11}$ Kl. 12⁰⁵ Fmd. ved Højvande forsøgtes det at komme flot ved egen Maskinkraft. Ca. 20 Min. senere begyndte Skibet at komme løs. Paa Grund af Vindforholdene svingede Agterskibet den forkerte Vej rundt, hvorved Skruen kom til at slaa haardt mod Grunden og blev stærkt beskadiget. Der blev nu rekvireret Assistance. Kl. 12 Md. blev A. bragt flot af en Bjergningsdamper fra Bergen og slæbt til Lervik, hvor der ankredes Kl. 2³⁰ Emd.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste formodes at være Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Skibet, der som ballastet laa højt paa Vandet, mulig har haft nogen Afdrift.
10. M/Kt **Alruna** af Christianssund, 80 Reg. T.Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg med Mel og 25 Tons Jernkæde.
Grundstødt d. $\frac{26}{3}$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{1}{4}$ 22.
Kl.11 Emd., da A. skulde ændre Kurs ved Hals og vilde gaa sønden om nogle Ankerliggere, der laa V. for Havnen, grundstødte Skibet paa Egense Hage. D. $\frac{27}{3}$ om Morgenen blev Dækslasten — 25 Tons Jernkæde — lægtret, hvorefter Skibet Kl. 11 Fmd. blev trukket af Grunden af 2 Motorbaade.
11. 2^m Kt. **Alvida** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Alm og Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing (Mors) med 92 Tons Oliekager.
Strandet og forlist d. $\frac{2}{5}$ 22 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsrapport dat. Malmø d. $\frac{5}{5}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{13}{5}$ 22. Forlis-anmeldelse, dat. Gjørl d. $\frac{29}{5}$ 22.
D. $\frac{1}{5}$ om Eftermiddagen afgik A. fra Kjøbenhavn. Kl. 12 Mn. ankredes ved Hornbæk i 5 Fv. Vand for 15 Fv. Kæde. Det blæste frisk Kuling af SSV. med haarde Byger. I Løbet af Natten gik Skibet i Drift og drev tæt ind under Sveriges Kyst. Det forsøgtes at faa Skibet under Sejl, men Forsøget mislykkedes, og Skibet drev paa Grund ved Stenkarstobadan, huggede haardt i Grunden og blev læk. D. $\frac{2}{5}$ Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Fmd. gik Besætningen — 3 Mand — i Baaden, blev derefter optaget af Lodsbaaden fra Viken og landsat i Viken. A. blev Vrag.
12. S/S **Amalienborg** af Kjøbenhavn, 2864 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.
Paasejlet d. $\frac{9}{12}$ 22 i Antwerpens Havn.
Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{12}{12}$ 22.
D. $\frac{9}{12}$ opankredes A. for Stb.s Anker efter Lodsens Anvisning ved Antwerpen. Vinden var da NV., flov Brise, og Vejret overtrukket. Kl. 4⁵⁵ Emd. tørnede S/S »De la Salle« af Havre haardt med Stb.s Laaring mod A.s Bov. Der blev straks stukket ud paa A.s Ankerkæde, der imidlertid kom uklar af D. l. S.s Stb.s Skrue. Da begge Skibene begyndte at drive med Strømmen, og der blev Fare for Kollision med et tredie Skib, blev der manøvreret med A.s Maskine, saaledes at yderligere Kollision blev undgaet. Kort efter brækkede A.s Ankerkæde, hvorved Skibene kom klar af hinanden. A., der havde faaet Stævnen stærkt bøjet og Pladerne i Boven ødelagt, opankredes derefter for Bb.s Anker.
13. Brig **Amazon** af Egersund, 305 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Karlsborg ved Haparanda til Aarhus med Træ.
Sprunget læk d. $\frac{19}{9}$ 22 i Østersøen; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Danzig d. $\frac{2}{10}$ 22.
Kl. 4 Emd. drejede Skibet til Vinden for orkanagtig Storm af NV. Da Skibet paa Grund af, at Dækslasten var blevet tungere af Vand, truede med at kæntræ, kastedes en Del af Dækslasten over Bord. Pumperne maatte holdes gaaende uafbrudt, da Skibet var begyndt at trække Vand. Lækagen tiltog i Løbet af de følgende Dage, og da det d. $\frac{23}{9}$ viste sig umuligt at holde Skibet læns, besluttedes det at holde af

for Neufahrwasser som Nødhavn. D. $24/9$ Kl. 6 Emd. indkom A. til Neufahrwasser; der var da 6 Fod Vand i Skibet.

14. M/S Ameta af Trondhjem, 175 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Træ. Paa Rejse fra Stettin til Bergen og Trondhjem med Stykgods.

Grundstødt d. $9/1$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst; Søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $21/1$ 22.

Efter at A. under Storm i Kattegat havde maatte kaste over Bord af Dækslasten og havde lidt Havari paa Styreledningen, opankredes Skibet d. $8/1$ Kl. 10¹⁵ Emd. paa 15 Fv. Vand i Nærheden af Læsø uden at man havde nogen Kending. Efter at Styreledningen var bragt i Orden lettedes d. $9/1$ Kl. 11 Fmd. Der styredes misv. V. $1/4$ N. Vejret var taaget, og Vinden SØ. Kl. 3 Emd. saas højt Land forude, og da det formodedes at være Landet ved Frederikshavn, blev der slaaget Fuld Kraft Frem til Maskinen. Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte Skibet. Det forsøgtes at bringe Skibet flot ved Hjælp af Varp, men uden Held. Først efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord lykkedes det d. $10/1$ Kl. 1³⁰ Fmd. at faa Skibet af Grunden. I det A. kom flot pejledes Hirtsholm Fyr i N. $1/2$ Ø. Skibet søgte Nødhavn i Frederikshavn.

Anm. Søretten beregnede efter de afgivne Oplysninger Skibets Kurs fra d. $9/1$ Kl. 10¹⁵ Emd. Efter det foreliggende er Skibet afgaaet fra en Plads ved Fyrskibet Trindelen i misv. N., Afst. 4 Sm. Ved Afdrift er Skibet Kl. 2⁴⁰ umiddelbart N. for NV.-Revet. Derfra er Skibet gaaet i SV.-lig Retning til Dvalerne, hvor Grundstødningen maa have fundet Sted. Det maa formodes, at Loggen ikke har arbejdet ganske nøjagtigt. Strømsætningen har været betydelig. Kompassets Nøjagtighed har muligvis svigtet som Følge af Dækslastens Beskaffenhed. Grundstødningen maa efter de søkyndige Medlemmers Formening skyldes de angivne Grunde, særlig Skibets ringe Fart i Forbindelse med den stærke nordlige Strøm, hvorved bemærkes, at nordlig Strøm, der i disse Farvande er forholdsvis sjælden, som oftest er stærk.

15. Sk. Ane Marie af Marstal, 104 Reg. T. B. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Island til New Foundland i Ballast.

Borteblevet; 5 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. $20/11$ 22.

D. $11/5$ 22 afsejlede A. M, fra Akurary paa Island. Siden da er intet hørt til Skibet, der formodes forlist med Mand og Mus. Besætningen bestod af ialt 5 Mand.

16. S/S Anholt af Kjøbenhavn, 110 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

Kollideret d. $10/5$ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/6$ 22.

Se Nr. 2.

17. M/Gl. Anna af Egersund, 52 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Lybæk til Skive med ca. 106 Tons Gødningskalk.

Grundstødt d. $21/3$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $15/4$ 22.

A. grundstødte under Storm af Ø. Kl. 1 Fmd. ved Grenaa Havn. Besætningen bjergedes af Grenaa Havns Redningsbaad. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af Fiskere fra Grenaa.

18. 3^m M/Sk. Anna af Søby, 79 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aarhus til Lybæk i Ballast.

Grundstødt d. $20/9$ 28 ved Fyens V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $10/10$ 22.

A. gik under en Storm i Drift med Ankeret og grundstødte paa Næs ved Assens. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

19. S/S Annaho af Kristiania, 740 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Liverpool til Kjøbenhavn med Stykgods. Kollideret med Bølgebryder d. $24/1$ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforklaring i Kjøbenhavn d. $28/1$, $2/2$ og $6/4$ 22.

Kl. 5¹⁵ Emd. fik A. Lods ca. 1 Sm. V. for Middelgrundsfortet. Da A. var ca. $1/2$ Sm. fra Bølgebryderen ved Kroneløbet, blev Farten mindsket. Straks efter observeredes paa Bb.s Bov en udgaaende Damper, der viste grønt Lys. A. gav et Stød i Dampfløjten og et Minut efter atter et Stød. Dette blev besvaret med to Stød fra den modgaaende Damper, der drejede Bb. over. Da der herved opstod Fare for Kollision, kastedes A.s Maskine Fuld Kraft Bak. Kollisionen med den fremmede Damper blev undgaaet, men A. var ved Manøvren kommet saa nær den nordlige Bølgebryder, at Skibet, der vedblev at bakke, af Vind og Strøm blev ført ind paa Bølgebryderen, hvorved Stævnen og Boven blev beskadiget. A. fortsatte derefter til Frihavnen.

Efter det i Søforklaringen oplyste maa det antages, at den udgaaende Damper var S/S »Ella« af Kjøbenhavn.

20. M/S Annam af Kjøbenhavn, 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $13/10$ 22 i Hamborgs Havn.

Søforklaring i Antwerpen d. $26/10$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/3$ 23.

Kl. 7⁴⁵ Emd. afgik A. fra Segelschiffhafen, assisteret af to Slæbebaade og med Lods om Bord. Da A. var udfør Amerika Høft sigtedes en modgaaende Damper, som viste begge Sidelysene. A. gav da Bb.s

Ror; da Skibet af Strømmen blev drejet haardt Stb. over, blev der givet Signal (2 korte Stød) til Slæbedamperne om at støtte Skibet. Den modgaaende Damper viste nu grønt Lys, hvorfor A. gav et Stød i Fløjten som Signal for, at Skibet vilde holde sig i Stb.s Side af Farvandet. Den modgaaende Damper, der imidlertid var kommet helt over i Nordsiden af Farvandet, vedblev at vise grønt Lys, og da der saaledes var Fare for Kollision, blev der i A. slaaet Fuld Kraft Bak til begge Maskiner. Kort efter — Kl. 8¹⁵ Emd. — tørnede den modgaaende Damper — S/S »Bährenfels« — med Stb.s Bov mod A.s Stb.s Anker, hvorved Klydset sprængtes og Pladerne rundt Klydset beskadigedes. Efter at Skibene var kommet klar af hinanden, fortsatte A. til Schiffbauerhafen, hvor Skibet fortøjedes.

21. M/Ff. **Anna Sophie** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skagen til Fiskeplads i Skagerak.

Sunket efter Kollision d. 14/10 22 i Skagerak.

Forlisanmeldelse, dat. 28/10 22.

Kl. 4^{1/2} Fmd. blev A. S. paasejlet af Ff. »Freden« af Skagen og sank umiddelbart efter ca. 2^{1/2} Sm. N. for Skagens Fyr. Besætningen blev optaget af F.

22. Tjalk **Annechiema** af Svendborg, 131 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Augustenborg med ca. 195 Tons Skærver.

Grundstødt d. 21/10 22 ved Sjællands Odde.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. 30/10 22. Strandingsindberetning, dat. 10/11 22.

Under en Byge med haard Kuling af NØ. gik A., der laa fortøjet ved Broen ved Stenlejerne, i Drift og tog Kl. 8³⁰ Fmd. Grunden med Agterenden. Ved Grundstødningen brækkede Roret og Styregrejterne ødelagdes. Besætningen bjærgede sig i Land i Skibets Baad. Skibet faldt kort efter tværs i Søen og blev stadig overskyttet. Efter at en Del af Ladningen var udlosset blev A. d. 25/10 Kl. 6 Fmd. bragt flot af Bugserdamperen »Bien« af Helsingør og slæbt til Helsingør.

23. **Antaros II** af Stralsund. Paa Rejse fra Strøby til Harburg (ved Elben) med 220 Tons Kuglesten.

Grundstødt d. 26/11 22 i Køge Bugt.

Strandingsindberetning, dat. 7/2 23.

Kl. 5^{1/2} (Emd.?) grundstødte A II ved Køge Sønakke. Vinden var NV. Skibet blev bragt flot af Bjergningssselskabet »Frem«.

24. M/Sk. **Antiope** af Kiel, 196 Reg. T. Br. Bygget 1921. Paa Rejse fra Hamborg til Frederikshavn med 233 Tons Bomulsfrøkager.

Grundstødt d. 21/12 22 i Nakskov Fjord.

Strandingsindberetning, dat. d. 23/12 22. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. 10/1 23.

Kl. 9⁰⁵ Emd. grundstødte A. paa Albue Flak S. for Albue Triller. Vejret var diset, saaledes at Fyrene ikke kunde skelnes. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, signaleredes efter Assistance. D. 22/12 Kl. 7³⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Activ« og Kl. 5 Emd. Bjergningsdamperen »Bien«, der begge gik i Gang med at bringe A. flot. D. 23/12 Kl. 2⁴⁰ Emd. var A. flot og blev indslæbt til Nakskov.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

25. S/S **Arkansas** af Kjøbenhavn, 3651 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra New York til Kjøbenhavn med Stykgods.

Skruen havareret d. 14/2 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Kristianssand d. 18/2 22.

Kl. 11¹⁰ Fmd. mærkedes et Stød som om Skibet tørnede mod en undersøisk Genstand. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Skruen var havareret. Som Følge af Havariet samt paa Grund af Isforholdene i Kattegat gik Skibet ind til Kristianssand, hvor der ankrede Kl. 9⁴⁵ Emd. Skruen manglede da to Blade.

26. M/Ff. **Arne** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. 20/9 22 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 5/10 22.

Kl. ca. 10^{1/2} Fmd. tog Skibet en svær Braadsø over agterfra, hvorved Fisker Peter Christian Petersen blev skyllet over Bord. Fartøjet blev straks vendt, men inden det naaede tilbage til den forulykkede, var denne forsvundet. Fartøjet holdtes gaende paa Stedet 1 Time uden at man saa noget til den forulykkede. Da det imidlertid var blæst op til orkanagtig Storm af NV. holdtes A. op imod Vind og Sø indtil Kl. 5 Emd. Vejret var da bedret, og Rejsen til Esbjerg fortsattes.

27. S/S **Arnold Mærsk** af Kjøbenhavn, 1965 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Cuba til Danzig med Sukker.

Kollideret d. 21/3 22 i Kanalen.

Søforklaring i Danzig d. 29/3 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/12 22.

Kl. 10 Emd. indhentede S/S Danery S/S Arnold Mærsk; begge Skibene laa paa en NØ.-lig Kurs i ca. 200 Fv.s Afstand fra hinanden. Under en haard Byge med Kuling af ØNØ. mistede D. Styret og faldt af for Vejret; det forsøgtes at faa Skibet paa Kurs ved at forcere Maskinen, men uden Held. Da der blev Fare for Kollision, blev der fra D. givet et langt Stød i Fløjten. Kort efter kastedes D.s Maskine Fuld Kraft Bak. Kl. 10³⁰ ramte D. med Boven A. M.s Stb.s Side under en Vinkel af godt 2 Streger; Skibene gled straks klar af hinanden. Begge Skibe havde faaet en Del ovenbords Skade, men var tætte og fortsatte Rejsen.

28. M/S Asia af Kjøbenhavn, 5488 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.Kollideret d. $24/8$ 22 i Antwerpen Havn.Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/1$ 23.

Kl. 11⁵⁰ Emd. gik en hollandsk Damper, der laa fortøjet agten for A. i Drift med Agterskibet, der svingede ud fra Kajen, medens Stævnen tørnede A.s Agterskib. Idet den hollandske Dampers Forfortøjninger fik fat i A.s Agterskib sprængtes A.s Agterfortøjninger. Samtidig med at A.s Agterskib som Følge heraf svingede ud fra Kajen, løb Skibet Stævnen op i Agterskibet paa en foran liggende japansk Damper. Da A. var svinget tværs i Strømmen, tog Agterskibet Grunden. Begge Ankre kastedes. Den B.s Maskine blev nu gjort klar og med Assistance af Slæbebaade blev A. atter fortøjet paa sin tidligere Plads. A. havde faaet en Del ovenbords Havarier. Vinden var ved den paagældende Lejlighed SV., jævn Brise.

29. M/Tjk. Asta af Thisted, 88 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.Paasejlet d. $26/1$. 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Se Nr. 125.

30. S/S Asta af Strømstad. Bygget 1883 af Jærn. Paa Rejse fra Hull til Karrebæksminde med Kul.Grundstødt d. $19/12$ og $20/12$ 22 ved Sjællands V.-Kyst.Søforklaring med Søforhør i Næstved d. $29/12$ 22.

Kl. 12 Md. pejlede Spodsbjerg Fyr i misv. N.65°V., Afst. 2 Sm. Herfra styredes misv. N.25°Ø. Vejret var diset. Efter at 5 Sm. var udløbet, ændredes Kursen Kl. 12³⁵ Emd. til misv. N.88°Ø. Kl. 1⁰⁹ Emd. blev det taaget, hvorfor man stoppede og loddede. Lodsuddet gav 5 Fv. Vand. Der fortsattes nu for langsom Maskine indtil Kl. 1¹⁹ Emd., da A. grundstødte. Der førtes Varpanker ud for at bringe Skibet flot. Kl. 11 Emd. lettede Taagen. Omø Fyr pejlede da i misv. N.6°V. og Hov Fyr i misv. N.56°V. I Løbet af Natten steg Vandet, og d. $20/12$ Kl. 2 Fmd. kom A. flot. Da Skibet var tæt, fortsattes Rejsen. Kl. 10 Fmd. pejlede Vengeancegrundens Bøje i misv. N., Afst. $1/4$ Sm. Herfra styredes misv. ØSØ. med Helleholms Fyr ret forude. Vejret var klart. Kl. 10²⁰ Fmd. grundstødte A. i Omø Sund. Umiddelbart før Grundstødningen pejlede Helleholms Fyr i misv. S. 67° Ø. og Omø Fyr i misv. S. 11° V. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Samme Aften ankom Bjergningsdamperne »Aktiv« og »Bien«, der d. $21/12$ Kl. 2 Fmd. trak A. af Grunden. Kl. 8⁴⁰ Fmd. fortsattes Rejsen. Skibet var tæt.

31. 4^m Sk. Atlas af Kjøbenhavn, 721 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Fyr og Eg.En Mand dræbt ved Nedstyrtning d. $2/1$ 22 i London Havn.Søforklaring i London d. $2/2$ 22.

Kl. 4⁵⁰ Emd. klatrede Kok Robert Edwin Hansen af Kjøbenhavn op ad Losseløberen for at faa fat i Krogen, der var gaaet til Bloks. Da han vilde gribe efter Krogen, mistede han sit Tag i Løberen og styrtede ned i Lastrummet, hvor han dræbtes øjeblikkelig.

32. S/S Baldur af Vejle, 441 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Jærn. Paa Rejse fra Vejle til Kjøbenhavn.Maskinen havareret d. $18/1$ 22 i Kattegat.Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/2$ 22.

Kl. 8²¹ Emd. passeredes Hatterbarns Lysbøje. Kl. 9³⁰ Emd. meldte 1. Mester, at Maskinen maatte stoppes og kort efter, at agterste Krumtappind var knækket, saaledes at Maskinen var ubrugelig. Vinden var ØSØ., frisk Kuling, med Snebyger. Ved Signalering med Morselampen tilkaldtes S/S »Fiona«, der Kl. 10^{1/2} Emd. kom paa Prajehold og tilbød Assistance. B. satte nu en Baad ud. der tilvejebragte Forbindelse mellem Skibene, og d. $19/1$ Kl. 12¹⁵ Fmd. paabegyndtes Slæbningen, der ved Helsingør overtoges af Bugserbaaden »Læsø«. Kl. 4 Emd. var B. indbragt til Kjøbenhavn.

33. M/Kt. Bertha af Frederikshavn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Eg.Kollideret d. $1/5$ 22 i Kristianiafjord; søgt Nødhavn.Søforklaring i Frederikshavn d. $15/6$ 22.

D. $30/4$ Kl. 3 Emd. afgik B. fra Hvasser i Kristianiafjorden. D. $1/5$ Kl. 4 Fmd. gik B. paa Prajehold af M/S »Nordlyset« af Frederikshavn, der laa opankret 10 Sm. SSV. af Færder. Det blæste frisk Kuling af NNØ. og Strømmen løb haardt V. over. Under Manøvren for at komme i Nærheden af N. stoppede B.s Motor pludselig, hvorefter B. drev ned paa Boven af N. og fik ved Kollisionen en Lækage om Stb. B. søgte Nødhavn i Strømstad, hvortil Skibet ankom Kl. 6 Emd.

34. Ff. Bethania af Frederikshavn, 13 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse til Strømstad med Spiritus.Havareret d. $21/9$ 22 ved Sveriges V.-Kyst.Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $21/11$ 22 og d. $4/4$ 23.

D. $21/9$ befandt B. sig tæt under Kysten ved den norsk-svenske Grænse. Motoren var da havareret, Forsejlene blæst i Stykker og Ankergrejerne mistet. Da det blæste op til Storm af SSØ. blev Ff. »P. Schou«, der laa i Nærheden anmodet om Assistance. P. S. indslæbte B. til Strømstad.

35. S/S Bjarke af Kjøbenhavn. 1318 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.a) Beskadiget d. $30/5$ 22 ved Brand i Helsingborg Havn.Søforklaring i Helsingborg d. $3/6$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/6$, $13/7$ og $25/10$ 22.

Kl. 2 Emd. opstod der Ild i noget Benzin, der flød paa Vandet. Ved Hjælp af Folk fra Land blev B. forhalet ud i Havnen klar af Ilden, der straks havde antændt Skibet. Med Assistance af Brandvæsenet fra Land lykkedes det i Løbet af nogle Timer at slukke Branden om Bord. men Skibet havde da taget ret betydelig Skade.

b) Paa Rejse fra Riga til Cardiff.

Paasejlet d. $18/_{11}$ 22 paa Elben.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/_{2}$ 23.

Kl. 4 Emd. opankredes B. paa Altenbruch Red ved Bøje 17. Det blæste da Storm af NV. Kl. 9 Emd. blev B. paasejlet af S/S »Serbien« af Antwerpen. B. fik ved Kollisionen forskellig ovenbords Skade.

36. S/S **Bornholm** af Kjøbenhavn, 1052 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Quebec til Cuba med 1117 Tons Jernbaneskiner.

Havareret d. $20/_{11}$ 22 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i New York d. $2/_{12}$ 22.

D. $9/_{11}$ Kl. 5 Emd. afgik B. fra Quebec. D. $10/_{11}$ Kl. 10 Emd., da Skibet befandt sig ca. 7 Sm. af Martin Riv. Fyr mærkedes nogle stærke Stød i Forlasten. Vinden var da NNV., frisk Kuling med høj Sø. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at den øverste Del af Ladningen i Nr. 2 Lastrum var i Drift. Ladningen blev surret saa godt det lod sig gøre. D. $12/_{11}$ Kl. 5⁴⁵ Emd. ankredes paa Sydney Red. Efter at en Del Jernbaneskiner var blevet flyttet fra Lastrummet til Dækket og efter at Skibet havde faaet Bunker fortsattes Rejsen d. $15/_{11}$ Kl. 2 Emd. Paa Grund af Storm af SV. besluttedes det at søge ind til Sydney igen, hvor der ankredes Kl. 9³⁰ Emd. D. $16/_{11}$ Kl. 6³⁰ Fmd. fortsattes Rejsen uden Uheld indtil d. $20/_{11}$ Kl. 10³⁰ Emd. da Ladningen i Forskibet igen gik i Drift. Det blæste da en Storm af NV. med høj Sø. Alle Mand kaldtes paa Dækket for at surre Ladningen. Under dette Arbejde rousede Skinnerne stadig voldsomt fra den ene Side til den anden; adskillige Dæksstøtter blev ødelagt og Skibet fik en mindre Læk i Bb.'s Side. Skibet holdtes saa vidt muligt op imod Søen. Trods alle Forsøg paa at surre Skinnerne tog disse stadig Rous og truede med at slaa Hul i Skibssiden. D. $21/_{11}$ Kl. 3 Fmd. observeredes en Damper; da Situationen paa dette Tidspunkt var meget kritisk, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at kalde Damperen til Hjælp ved Nødsignaler. Kl. ca. 5 Fmd. kom Damperen — S/S »Tiger« af Bergen — langs Siden af B. Føreren af T. indgik paa at ledsage B. til Nødhavn. Da B. slingrede voldsomt i Søen og tog svære Søer over, hvorved der foraarsagedes en Del ovenbords Havarier, besluttedes det Kl. 10 Fmd. at søge ind til New York som Nødhavn. Undervejs til New York tog Skinnerne i Forlasten jævnlig Rous. D. $22/_{11}$ Kl. 2 Emd. blev 5 Mand af B.s Besætning sat om Bord i T.; dette skete for at den resterende Del af B.s Besætning da ville kunne rummes i den ene Redningsbaad, hvis der i paakommende Tilfælde ikke skulde blive Tid til at sætte dem begge i Vandet. D. $24/_{11}$ Kl. 2²⁰ Fmd. ankredes ved Karantænestationen i New York.

37. S/S **Brage** af Stockholm, ca. 750 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lybæk til Kalmar med ca. 400 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $31/_{12}$ 22 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/_{1}$ 23.

Kl. 10 Emd. grundstødte B. paa Hvideodde Rev. Vinden var da S.lig, flov Brise, og Vejret taaget. Besætningen kom i Land ved egen Hjælp. Skibet blev d. $2/_{1}$ 23 bragt flot ved Assistance af Svtzer's Bjergningsentreprise.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Fejlvisning af Kompasset.

38. S/S **Brattingsborg** af Kjøbenhavn, 3135 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

En Mand dræbt ved Nedstyrtning d. $19/_{9}$ 22 i Samarang.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Batavia.

Kl. 7 Fmd., da Luggedækslemmen blev taget af, fandtes Fyrbøder Jose Ferrera af Spanien liggende død paa Bunden af Lastrummet. Det vides ikke naar og hvorledes Ulykken er sket; men det formodes, at Fyrbøderen den foregaaende Aften paa Vej fra Fyrpladsen over Mellemdækket i Mørket er styrtet igennem den aabentstaaende Mellemdæksluge.

39. Sejlskib **Bremen** af Vegesack, 81 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Vejle med ca. 100 Tons Oliekager.

Grundstødt d. $7/_{1}$ 22 i Aarøsund.

Søforhør i Vejle d. $12/_{1}$ 22.

Kl. 8⁴⁵ Emd. passerede B. Aarø Fyr. Skibet styredes herfra i Fyrlinien gennem Farvandet mellem Aarø og Linderum. Vinden var VSV., frisk Kuling. Da Fyrlinien kort efter blev skjult under en Snebyge, bjergedes Sejlene for at ankre. Under dette Arbejde grundstødte Skibet Kl. 9 Emd. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp modtoges d. $8/_{1}$ Tilbud om Assistance fra M/S »Frida« af Kolding. Efter at ca. 20 Tons af Ladningen var lægtret, kom B. flot, hvorefter Skibet d. $9/_{1}$ fortsatte Rejsen.

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

40. S/S **Bremersvold** af Rødby Havn, 2175 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

a) Paa Rejse fra Piteå til Hull med Props.

Havareret d. $15/_{8}$ 22 ved Piteå.

Søforklaring i Hull d. $1/_{9}$ 22.

Ved Indladningen af Dækslasten havde Skibet, der var ankret op paa Reden, faaet ca. 15° Bb.s Slagside. Det forsøgtes at rette Skibet ved at lænse Bb.s Maskintank og ved at lempe Propsene. Da ca. 150 Props var lempet over til Stb., fik Skibet Stb.s Slagside, hvorved Dækslasten gav sig og begyndte at gaa over Bord forude. Bb.s Rigning brækkede, og Masten gik over Bord. Da Propsene var klaret væk fra Riggen og Surringerne, rettede Skibet sig helt op. Det viste sig da, at Lønningen var brækket forude og bøjet vandret i næsten hele Dækkets Længde. Rejsen fortsattes.

b) Paa Rejse fra Wiborg (Finland) til Amsterdam med Pæle.

Grundstødt d. $30/10$ 22 ved Tysklands Nordkyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $9/11$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/12$ 22.

Kl. 8⁵⁵ Emd. passeredes et Fyrskib tæt om Stb. Fyrskibet antoges for at være Gabelsflack Fyrskib, men viste sig senere at være Kiel Fyrskib. Da Vejret var usigtbart med stærke Regnbyger, blev der slaaet Langsamt til Maskinen. Kort efter klarede det lidt op, og det syntes da som Skibet var kommet for nær Land, hvorfor der blev givet haardt Stb. Ror og Maskinen kastet Fuld Kraft Frem. I samme Øjeblik tog Skibet Grunden, men kom straks efter atter flot efter at Maskinen var kastet Fuld Kraft Bak. Rejsen fortsattes. Ved Grundstødningen har Skibet faaet en Del Bundskade.

41. 1^m M/Ff. **Bries** af Esbjerg, 15 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med 250 kg Fisk.

Strandet og forlist d. $21/12$ 22 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Blaavand d. $21/12$ 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $29/12$ 22. Strandingsindberetning, dat. $8/1$ 23. Forlisanmeldelse dateret Esbjerg d. $11/6$ 23.

Kl. 3 Fmd. strandede B. udfor Blaavand Fyrtaarn. Vinden var SV., frisk Brise, og Vejret mørkt med Regntykning. Besætningen blev bjerget af Motorredningsbaaden og Bjerningsdamperen »Dana«. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen var Motorhaveri og haardt Vejr.

42. Gl. **Brødrene** af Aalborg, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til Aarhus med 30 Tons Majs. Grundstødt d. $19/1$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Odder d. $26/1$ 22. Strandingsindberetning, dat. $28/2$ 22.

Efter at B. havde passeret Søgrundens Vager sattes Kursen mod Anløbsvageren ind imod Farvandet efter Hou, hvor det var Hensigten at ankre. Da Mærkerne i Land skjultes under nogle Snebyger, styredes efter Kompasset den udsatte Kurs, men kort efter — Kl. 2 Emd. — grundstødte B. paa Søby Rev. Fartøjet blev d. $22/1$ Kl. 8 Emd. bragt flot efter at en Del af Ladningen var lægtret. Roret var da slaaet af, men iøvrigt havde B. ikke taget Skade. B. indslæbtes til Hou.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være usigtbart Vejr og Strøm-sætning.

43. 3^m Sk. **Brødrene** af Svendborg, 158 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Bornes til Svendborg med Kul.

Beskadiget af Is d. $14/2$ 22 i Kristianssands Havn.

Søforklaring i Kristianssand d. $21/2$ 22.

Kort efter at en Isbryder var begyndt at arbejde i Havnen, drev en meget stor Isflage ned for Boven af B., der laa til Ankers. Skibet gik herefter i Drift med Ankeret. Isbryderen blev tilkaldt og denne kløvede Isen, der stadig pressede haardt paa Boven af B. D. $15/2$ Kl. 8 Fmd. pejledes 25 Tommer Vand i Rummet. Der blev pumpet læns, men Skibet trak de følgende Døgn stadig ca. 3 Tommer Vand. D. $16/3$ Kl. 3 Emd. slæbtes B. til en Fortøjningsplads.

Lækagen formodes at hidrøre fra Isens Tryk mod Skibet.

44. 3^m M/Sk. **C. Castenschiold** af Nakskov, 168 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Reykjavik.

Grundstødt d. $21/6$ 22 i Kattegat.

Søforhør i Reykjavik d. $5/7$ 22.

Kl. 1²⁰ Emd. passeredes Gilleleje Flak Fyrskib i $1/2$ Sm.s Afst. Vinden var NV., jævn Brise, og Vejret klart. Herfra styredes retv. N. 65° V. efter Lysegrunden, som passeredes Kl. 5³⁰ Emd. i 0,4 Sm.s Afst. Kursen forandredes da til retv. N. 42° V. Kl. 5³⁵ tog Skibet Grunden paa den yderste Pulle af Lysegrunden. Der blev straks bakket med Maskinen samtidig med at Skonnertsejlet blev sat og halet bak. Kort efter, medens man var ved at udsætte Varp, kom Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

b) Paa Rejse fra Odense til Nakskov.

Grundstødt d. $21/9$ 22 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/10$ 22.

Kl. 4²⁰ Emd. da C. passerede mellem et udgaaende Skib og en af Bøjerne (Nr. 32) i Stb.s Side af Farvandet, tog C. Grunden og stod fast. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter stadig at have arbejdet paa at faa C. flot, blev Skibet d. $24/9$ Kl. 5 Emd. bragt flot med Assistance af en Slæbebaad. C., der var ubeskadiget, fortsatte Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at den ovenfor nævnte Bøje var blevet flyttet fra sin rette Plads.

c) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Port Ellen med Byg.

Havareret i Dagene $1/11$ — $3/11$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Kristianssand d. $11/11$ 22.

D. $1/11$ mistede Skibet under stormende Kuling af S. Forstagssejl, Stagfok og Skonnertsejl. Middagspladsen var $58^\circ 08'$ N. Brd. $1^\circ 53'$ Ø. Lgd. D. $2/11$ blæste en haard Storm af VNV. Da Skibet arbejdede haardt i Søen og ustandseligt tog Vand over Dæk og Luger, og da der ikke var Udsigt til Bedring i Vejret, besluttedes det Kl. 1 Emd. at holde af for Frederikshavn for at faa Sejlene repareret. Kl. 11 Emd. tog Skibet en svær Braadsø over, som slog Skanseklædningen om Stb. i Stykker, borttog begge Baadene og forarsagede forskellige andre ovenbords Havarier. Da Skibet trak meget Vand gennem Hullerne fra de brækkede Skanseklædningsstøtter besluttedes det at søge ind til nærmeste Havn. D. $3/11$ blæste Storsejlet under en haard Byge i Stykker. Kl. 2³⁰ Emd. pejledes Ryvingen Fyr i misv. N. Herfra sattes Kursen mod Kristianssand. Kl. 5 Emd. fik Skibet Lods om Bord og Kl. 6 Emd. ankredes ved Flekkerø. Skibet blev her pumpet læns og viste sig tæt.

45. 3^m Sk. **C. L. Rasmussen** af Thurø, 209 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Dunkerque til Boston (i England) i Ballast.

Kollideret d. $\frac{25}{6}$ ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Svendborg d. $\frac{20}{7}$ 22.

Kl. 1⁴⁵ Fmd. befandt C. L. R. sig midt mellem Newarp Fyrskib og Wauld Fyrskib. Vinden var V.lig, jævn Brise, og Vejret klart. Der observeredes da en modgaaende Damper paa Stb.s Bov. Damperen trak Bb. over, og Skibene laa saaledes, at de viste rødt mod rødt; C. L. R. faldt lidt af, for at gaa bedre klar. Kort efter viste Damperen grønt Lys, hvorfor C. L. R. luvede op indtil Skibene viste grønt mod grønt; straks efter viste Damperen imidlertid atter rødt Lys, og C. L. R. tørnede da med Stævnen mod Damperens Bb.s Side og brækkede dens Stormast. C. L. R. fik ved Kollisionen Forgøjerne og Stævnen beskadiget. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

Anm. Søforklaring for Damperen — »Joe« af Bergen — foreligger ikke.

46. S/S **C. P. A. Koch** af Kjøbenhavn, 1051 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kristiania til Frederikshavn.

Havareret i Isen d. $\frac{8}{2}$ 22 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{2}$ 22.

Under Forsøg paa at forcere Isen udenfor Frederikshavn sprængtes Kl. 2¹⁰ Fmd. Bb.s Rorkæde under en Bakmanøvre, hvorved Roret blev tvunget i Borde og Haandstyreapparatet ødelagt. Efter at Kæden var repareret forsøgtes atter at forcere Isen, men uden Held. Den følgende Dag genoptoges Arbejdet paa at naa ind til Frederikshavn; men da Rorkæden sprængtes 2 Gange i Løbet af Formiddagen, blev Arbejdet opgivet, og Passagererne sat i Land over Isen. Først d. $\frac{12}{2}$ lykkedes det C. P. A. K. at komme fri af Isen, der imidlertid var gaaet i Drift, og at naa ind til Frederikshavn. Ved Eftersyn viste det sig da, at Rorstammen var vredet ca. 30° og at øverste Rorløkke var sprængt.

b) Paa Rejse fra Horten til Kristiania med 130 Tons Kød og Fisk.

Grundstødt d. $\frac{20}{10}$ 22 i Kristiania Fjord.

Søforklaring i Kristiania d. $\frac{23}{10}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{12}$ 22.

Kl. ca. 5 Fmd. grundstødte Skibet, der havde Lods om Bord og gik med langsom Fart, ved Askholmerne indenfor Drøbak. Vejret var stille og taaget. Det forsøgtes at bakke Skibet af Grunden efter at Ladningen var lempet agterover, og efter at Forpeaken var lænset og Agterpeaken fyldt. Kl. 8³⁰ Fmd. tilkaldtes en forbisejlende Fjorddamper, som tog Passagererne med til Kristiania. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp tilkaldtes Assistance. Kl. 11 Fmd. ankom Slæbebaad »Breifjord«, der forsøgte at slæbe C. P. A. K. af Grunden; men Forsøget mislykkedes. Kl. 3 Emd. kom S/S »Stadion« fra Kristiania til Grundstødningsstedet. C. P. A. K.s Ladning blev overlosset i S., der derefter forsøgte at slæbe det grundstødte Skib af Grunden; men da Slæberen efter nogle forgæves Forsøg sprang, blev Arbejdet indstillet, og S. afgik til Kristiania. Der blev nu tilkaldt en Bjergningsdamper, som ankom d. $\frac{21}{11}$ Kl. 10³⁰ Fmd. Dennes Mandskab gik straks i Gang med at løfte C. P. A. K.s Forskib for paa denne Maade at bringe Skibet flot. Arbejdet fortsattes indtil d. $\frac{22}{10}$ Kl. 3 Emd., da 3 af Bjergningsselskabets Skibe begyndte at trække i C. P. A. K., der bakkede med egen Maskine. Kl. 4³⁵ Emd. kom C. P. A. K. flot. Efter endt Dykkerundersøgelse afgik Skibet Kl. 10³⁰ Emd. til Kristiania.

47. 3^m Sk. **Capella** af Svendborg, 173 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshald til Torquay med ca. 260 Tons Tømmer.

Grundstødt og sprunget læk d. $\frac{19}{4}$ 22 ved Englands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søprotest i Harwich d. $\frac{24}{4}$ 22.

D. $\frac{18}{4}$ var Middagspladsen efter Bestikket 54°21' N. Brd. 2°55' Ø. Lgd. D. $\frac{19}{4}$ Kl. 3 Fmd. observeredes et Fyrskib forude og Kl. 3⁴⁵ Fmd. et Fyrskib i sydlig Retning. Da Føreren herefter var klar over, at Skibet var tæt Ø. for Haisborough Sands lagdes Skibet straks SØ. over. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt Storm. Kl. 4¹⁵ stødte Skibet gentagende Gange, men kom straks efter klar af Grunden. Skibet havde ved Grundstødningen faaet Bundlækage, og Pumperne maatte holdes gaaende. Ved Yarmouth kom Lods om Bord, og Kursen sattes herfra mod Harwich. Kl. 7 Emd. ankredes ved Harwich.

48. 2^m Kt. **Carl** af Trangisvaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Kollideret d. $\frac{25}{3}$ 22 i Atlanterhavet.

Uddrag af Skibsjournalen, indsendt af den danske Minister i Island d. $\frac{24}{5}$ 22. Søforklaring paa Vestmannaøerne d. $\frac{29}{3}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{13}{6}$ 22.

Kl. 12 Mn. pejledes Portland Fyr (Island) i N. t. V. i 15 Sm.s Afst. C. laa underdrejet NNV. over for Storm af NØ. med klart brændende Lanterner. Kort efter Midnat kolliderede C. med en Trawler — »St. Neats« af Hull — der styrede i NØ.lig Retning. N. tørnede mod C.s Spryd og Stævn, som blev beskadiget, og klappede derpaa langs C.s Bb.s Side. C. blev af N. slæbt til Vestmannaøerne.

49. Gl. **Caroline Maria** af Aalborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1857 af Eg. Paa Rejse fra Aggersund til Hals med ca. 50 Tons Grus.

Sunket d. $\frac{17}{5}$ 22 i Limfjorden.

Forlis anmeldelse, dat. Aalborg d. $\frac{22}{5}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{8}{7}$ 82.

Kl. 10 Fmd. afsejlede C. M. fra Aggersund. Skibet var da tæt. Vinden var omløbende, og Skibet kom kun langsomt frem. Efter ca. 2 Timers Sejldes opdagede Føreren, der var ene Mand om Bord, at der var Vand i Kahytten, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Skibet var synkefærdigt. Han satte derfor Skibet paa Grund ca. 4 Sm. Ø. for Aggersund. Da Skibet sank i Sandet, saaledes at Dækket kom under Vand, gik Føreren i Land i Skibets Baad Kl. 3 Emd.

50. Tjalk **Cecilie** af Svendborg. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Horsens med 60 Tons Rug.

Strandet d. $16/12$ 22 ved Fyens Ø.-Kyst,
Strandingsforretning i Kerteminde d. $20/12$ 22.

C. strandede Kl. ca. 9 Emd. ved Bøgebjerg paa Hindsgavl. Besætningen gik i Land og rekvirerede Assistance. D. $12/12$ blev C. bragt flot og indbragt til Kjørteminde Havn.

51. S/S **Charkow** af Kjøbenhavn, 1026 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Paasejlet d. $16/6$ 22 i Dunkerque Havn.

Udskrift af Skibsdagbogen, bekræftet d. $17/6$ 22 af Konsulatet i Le Havre. Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/11$ 22.

Kl. 11^{30} Fmd. tørnede Bugserdamperen »Yser« med Stævnen mod C.s Stb.s Side, hvorved der fremkom en mindre Bule. C. laa fortøjet ved Kajen.

52. S/S **Chassie Mærsk** af Svendborg, 4932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Durban til Sabang med 6578 Tons Kul.

Grundstødt og forlist d. $7/1$ 22 i det indiske Hav.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/7$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $27/7$ 22.

Kl. 1^{00} Fmd. var Pulo Bras paa Sumatra tværs i 15 Sm.s Afst. Skibet styrede da retv. Ø. Kort efter kom nogle Tordenbyger med megen Regn. Kl. 2^{15} tog Skibet Grunden. Der blev straks slaaet »Fuld Kraft Bak«; men da Skibet stod fast, blev Maskinen stoppet. C. M. huggede flere Gange haardt i Grunden, og Kl. 5 Fmd. var Nr. 1 og 2-Lastrum, Dybtanken, Maskin- og Kedelrum fuldt af Vand. Dampen blev da blæst af Kedlerne. Ved Daggry viste det sig, at Skibet var grundstødt paa Sydsiden af Rondo Island. Besætningen blev afmønstreret og hjemsendt. Om Bord var derefter kun Føreren, 1. Styrmand og 1. Maskinmester. D. $14/2$ ankom Svitzers Bjergnings Entreprises Bjergningsdamper »Protector«, der straks gik i Gang med Bjergningsarbejdet, der fortsattes til d. $6/4$, da alle yderligere Forsøg paa at bjerge Skibet maatte opgives. C. M. blev senere solgt ved Auktion.

53. M/S **Chile** af Kjøbenhavn, 6913 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Grundstødt d. $5/3$ 22 i Balik Papan.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/5$ 22.

Efter at have indtaget 588 Tons Olie afgik C. Kl. 6^{10} Emd. assisteret af Lods. Under Manøvren for at komme klar af en midt i Havnen liggende Grund faldt Skibets Agterende V. over og kunde trods forskellige Manøvrer ikke bringes sydefter. Kl. 6^{55} Emd. mærkedes det, at Skibet stod i Grunden forude. Det forsøgtes at bakke Skibet af Grunden; men da Vandet faldt, indstilledes Arbejdet for at afvente næste Højvande. D. $6/3$ lempedes 35 Tons Tungsten fra 2-Lugen agterover, og det forsøgtes derefter ved Hjælp af 2 smaa Dampere at bringe C. flot, men uden Held. Under Arbejdet pumpedes 65 Tons Olie over Bord fra Nr. 1 Tank. Efter at 856 Tons Olie var pumpet over i 3 forskellige Tankdampere kom C. d. $8/3$ Kl. 10^{40} Fmd. flot. Skibet fortøjedes og indtog den udlossede Olie, hvorefter Rejsen fortsattes Kl. 9 Emd.

b) Paa Rejse fra Åhus til Gøteborg med 2253 Tons (form. Stykgods).

Grundstødt d. $20/5$ 22 ved Åhus.

Svensk Søulykke-Rapport dat. Gøteborg d. $24/5$ 22.

Under Sejladsen ud gennem den gravede Rende fra Åhus Havn rørte C., der havde Lods om Bord, Grunden i Stb.s Side af Farvandet. Ved Pejling viste en Del af Bundtankene sig at være blevet læk. Rejsen fortsattes.

Aarsagen til Grundstødningen var, at Skibet, der laa højt paa Vandet, tabte Styret.

54. S/S **Confield** af Newcastle (Se Nr. 243).

55. M/Ff. **Daisy** af Thisted, 7 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Rejse fra Nykjøbing M. til Thisted.

Sprunget læk og sunket d. $24/4$ 22 i Limfjorden.

Forlisanmeldelse, dat. Thisted d. $2/11$ 22.

D. sprang læk under en Storm og sank Kl. 6 Emd. ved Fæggerøn. Besætningen bjergede sig i Land i Fartøjets Baad.

56. Dampfærge **Dan** af Fredericia, 799 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Strib til Fredericia.

Kollideret d. $14/11$ 22 i Fredericia Havn.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $16/11$ 22.

Kl. 5^{11} Fmd. kolliderede D. med norsk S/S »Starkad« i Indløbet til Kommunehavnen. S., der var ved at fortøje, laa paa det paagældende Tidspunkt med Agterenden et Stykke ud over 1. Færgeleje med klart brændende Agterlanterne. Fra D. bemærkede man ikke S.s Agterlanterne, der faldt sammen med Lysene i Land, før der fra S. blev givet et Advarselssignal med Dampfløjten. Der blev da i D. straks givet haardt Stb.s Ror og Fuld Kraft Bak paa begge Maskiner, men Kollisionen var da uundgaelig, fordi Strømmen — efter at Farten var taget af Færge — satte denne ned paa S. Begge Skibe fik en Del mindre ovenbords Havarier.

Anm. Efter at begge Skibes Besætninger havde afgivet Forklaring for Sørenten, blev der indgaaet Forlig mellem Parterne, hvorefter D.8 Rederi (De Danske Statsbaner) til Repræsentanten for S.s Rederi d. $17/11$ 22 betaler 900 Kr. til fuld Afgørelse af den forvoldte Skade. S.s Rederi fratager ethvert yderligere Krav paa De Danske Statsbaner.

57. 4^m M/Sk. **Dana** af Kjøbenhavn, 364 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra St. Thomas til St. Domingo.

Grundstødt d. $\frac{18}{4}$ 22 ved Indsejlingen til San Pedro de Macoris.

Søforklaring i St. Thomas d. $\frac{15}{5}$ 22.

Under Manøvreringen ind gennem Indsejlingen til San Pedro de Macoris bekneb Roret sig, og Skibet blev af Strømmen Kl. 2⁴⁵ Emd. sat ind paa Barren. Da det ikke lykkedes at komme flot ved egen Hjælp, blev en Muddermaskine, der var for indgaaende, anmodet om Assistance. Efter to forgæves Forsøg lykkedes det Kl. 4²⁵ at bringe D. flot. Kl. 6 fortøjedes Skibet i Havnen.

58. S/S **Danefelt** af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kemi (Finland) til London med 651,2 Stdr. Træ.

Kollideret d. $\frac{25}{10}$ 22 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{3}{11}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{11}$ 22.

Kl. 3¹⁵ Fmd. blev Vejret taaget; Skibet gik med langsomt i Stb.s Side af Kanalen. Efter Aftale med Lodsens besluttedes det at fortøje i Kanalen saalænge Taagen varede. Det blev meddelt til Maskinrummet, at Skibet vilde blive fortøjet om 5—10 Minutter. Umiddelbart efter hørtes Taagesignal fra en modgaaende Damper. Signalet blev besvaret, Maskinen stoppet og Roret lagt Bb. Umiddelbart efter saas ca. 1 Str. om Bb. Toplanterne og den grønne Sidelanterne fra den modgaaende Damper, der i dette Øjeblik gav to korte Stød i Dampfløjten. D. gav straks Stb.s Ror og to korte Stød i Fløjten. Da Sammenstød nu syntes uundgaaelig, blev D.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. Umiddelbart efter — Kl. var da 3⁴⁰ Fmd. — tørnede den modgaaende Damper med Stævnen mod D.s Bb.s Bov, der blev beskadiget over Vandet. Da Skibene var klar af hinanden, blev D. fortøjet i Kanalen. Den modgaaende Damper var »Amble« af Newcastle.

59. S/S **Danery** af Kjøbenhavn, 1517 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Rouen til Rotterdam i Ballast.

Kollideret d. $\frac{21}{3}$ i Kanalen.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{27}{3}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{9}$ og $\frac{8}{11}$ 22.

Se Nr. 27.

60. S/S **Dania** af Kjøbenhavn, 3477 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal.

a) Brand om Bord d. $\frac{21}{4}$ 22 i Kiels Havn.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{11}{5}$ 22 og i Kiel d. $\frac{13}{5}$ 22.

Kl. 11³⁰ Fmd., da D. laa i Tørdok, gik der Ild i nogle Maatter, der laa paa Mellemdækket i Nr. 3 Lastrum. Ilden blev med Assistance af Brandvæsenet slukket i Løbet af en Times Tid. En Del af Dækket over Nr. 3 Lastrum var da beskadiget. Ilden opstod ved, at nogle Arbejdere begyndte at brænde Pladen løs over Nr. 3 Lastrum, forinden Maatterne paa Mellemdækket var fjernet.

b) Brand om Bord d. $\frac{3}{8}$ 22 i Philadelphias Havn.

Søforklaring i Philadelphia d. $\frac{8}{8}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{9}$ 22.

Kl. 6 Emd. bemærkedes Røg fra Nr. 3 Lastrum. Brandvæsenet alarmeredes og kom til Stede i Løbet af faa Minutter. Kl. 7³⁰ var Ilden slukket. Ilden var opstaaet i nogle Sukkersække i Underlasten. Den ved Ilden forarsagede Skade var ret ubetydelig.

61. Gl. **Danmark** af Aarhus, 13 Reg. T. Br. Bygget 1890.

Forladt af Mandskabet d. $\frac{20}{9}$ 22 i Kattegat; 2 Omkomne.

Strandingsforretning i Ørhage d. $\frac{25}{9}$ 22.

D. $\frac{20}{9}$ om Eftermiddagen bemærkede Strandfogden ved Ørhage et Skib komme forbi Ørhage med Nødflag hejst. Skibet, der senere viste sig at være Gl. Danmark af Aarhus, kastede Anker, og Besætningen — ialt 2 Mand — gik i en Jolle og forsøgte at ro til Land. Paa Grund af orkanagtig Storm drev Baaden til Søs, og da det skønnedes, at Redningsforsøg vilde være forgæves, blev der ikke foretaget videre i Anledning af det passerede. Næste Dag blev Skibet, der var ubeskadiget indslæbt til Ebeltoft. Liget af Skibets Fører blev d. $\frac{11}{10}$ fundet inddrevet ved Hammelev Strand.

62. Gl. **Danna** af Søby, 63 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Eg. Paa Rejse fra Faxe til Edsvalla med Kalksten.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{4}{8}$ 22 i Kattegat.

Beretning fra Føreren, dat. Gøteborg d. $\frac{5}{8}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{26}{8}$ 22.

D. $\frac{3}{8}$ om Eftermiddagen begyndte Skibet, der havde haft V.-lige Storme siden d. $\frac{1}{8}$, at lække saa stærkt, at det ikke var muligt at holde læns. D. $\frac{4}{8}$ Kl. 4 Emd. blev D. forladt i synkefærdig Stand i Nærheden af Tistlarna. Besætningen indkom med Baaden til Gøteborg.

63. Sk. **Dannebrog** af Helsingør, 139 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskaa til Newcastle med 65 Stds. Pitprops.

Sprunget læk d. $\frac{14}{10}$ i Nordsøen og forladt i synkefærdig Tilstand.

Søforklaring i Hull d. $\frac{16}{10}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{10}$ 22.

Kl. 8 Emd. pejledes 1 Fod Vand i Lasten. Skibet laa da til Vinden for Skonnertsejl og Forestagsejll for en haard Kuling af SV. Da Vandet steg hurtigt, og Skibet fik Slagside, blev Dækslasten kastet over Bord. Det viste sig stadig umuligt at holde Skibet læns, og det forsøgtes da at holde af tur Vejret. Forsøget mislykkedes, og Kl. 2 Emd. kæntrede Skibet, saaledes at det laa med Masterne i Vandet. Besætningen gik i Baaden, som flød paa Vandet, kappede Tallieløberne og roede klar af Vraget. Medens Baaden

var ved Vraget bemærkedes det, at Naaderne i Skibets Bund havde aabnet sig i omtrent det halve af Skibets Længde. Kl. 5¹/₂ Emd. blev Besætningen optaget af engelsk Trawler »Polly Johnsen« og landsat i Hull. D. blev forladt paa ca. 57°30' N. Brd. 2°40' Ø. Lgd.

64. S/S **Dansborg** af Kjøbenhavn, 4289 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

En Mand dræbt ved Nedstyrtning d. 11¹/₆ 22 i Rio Grande do Sul.

Søforklaring i Buenos Aires d. 20¹/₆ 22. Søforhør i Aarhus d. 30¹/₈ 22.

Kl. 4⁰⁵ Fmd., da Mandskabet var i Færd med at lukke Nr. 2 Luge, faldt Matros Christian Jansen ned i det tomme Lastrum og dræbtes. Ingen ombordværende havde bemærket, hvorledes Ulykken skete.

65. 3^m Sk. **Delos** af Rudkjøbing, 223 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Poole (England) til Stockholm med Porcelænsjord.

Grundstødt d. 24¹/₁₁ 22 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsrapport fra Rostock.

D. strandede Natten mellem d. 23¹/₁₁ og 24¹/₁₁ 7 km S. for Wustrow og blev d. 30¹/₁₁ Kl. 4 Emd. bragt flot af en dansk og en tysk Bjergningsdamper og slæbt til dansk Havn. De nærmere Omstændigheder ved Strandingen er ikke oplyst.

66. 3^m Sk. **Diana** af Rudkjøbing, 207 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Gefle til Viesbich.

Kollideret d. 20¹/₉ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 23¹/₉ 22.

Kl. 9¹/₄ passeredes Falsterbo Fyrskib. Skibet lagdes herfra bidevind for Bb.s Halse VNV. over. Vinden var SV., stormende Kuling, og Vejret regndiset. I Løbet af Aftenen mindskedes Sejl. 3 Mand gik til Vejrs for at fastgøre Undertopsejl. Imedens dette Arbejde stod paa, gik Føreren og den øvrige Del af Besætningen ned for at drikke Kaffe. Kort efter — lige ved Midnat — hørtes Raab fra Dækket; da Føreren kom op, saas en rød Lanterne tæt forude. Røret blev lagt op, men umiddelbart efter tørnede D. med Bb.s Bov mod en fremmed Sejlers Bb.s Side midtskibs. Skibene laa nu og arbejdede op ad hinanden i ca. 20 Minutter inden de kom klar. D., der ved Kollisionen fik adskillige ovenbords Havarier, gik ind til Kjøbenhavn.

Anm. Under Søforhøret oplystes det, at der ikke var paamønstret nogen Styrmand i D. — Foreren blev ved Rudkjøbing Sørrets Dom af 17¹/₁₁ 22 idømt en Bøde paa 50 Kr. til Statskassen for Overtrædelse af Sølovens § 293.

67. Lægter **Dora** af Kjøbenhavn. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Stettin med 449 Tons Kisbriketter.

Sunket d. 18¹/₈ 22 i Østersøen; 2 Omkomne.

Søforhør i Stubbekøbing d. 21¹/₈ 22 og 3¹/₄ 23.

Kl. 2³⁰ Emd. da D., der tillige med Lægter »Doris« blev slæbt af Bugserbaaden »Neva«, befandt sig 3 Sm. misv. N.t.Ø. 1¹/₂ Ø. af Hellehavn Nakke, brækkede D. midt over og sank hurtigt; Føreren A. Nielsen og Styrmand Christensen, der udgjorde Lægterens Besætning druknede. Vinden var ved den paagældende Lejlighed VSV. med byget Luft; der løb lidt Dønning fra SØ.

Anm. Efter det i Sagen oplyste maa Aarsagen til Ulykken antages at være. at D., der oprindelig var bygget til Flodfart, var for svagt bygget til Slæbning i aaben Sø.

68. Skonnertbrig **Dorthea** af Fredericia, 215 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg.

a) Paa Rejse fra Borga (Finland) til St. Valery (Frankrig).

Grundstødt d. 23¹/₇ 22 ved St. Valery.

Søforklaring i Vordingborg d. 28¹/₉ 22.

Kl. 11 Fmd., da D., der havde Lods om Bord, var lige ved Indsejlingen til St. Valery Havn, blev det Vindstille, hvorved Skibet af den modgaaende Strøm blev ført ind paa en Sandbanke. Ved indtrædende Højvande Kl. 10 Emd. forsøgtes det ved Hjælp af Trosser i Land at trække Skibet af Grunden, men uden Held. D. 24¹/₇ Kl. 8 Fmd. fik Skibet Assistance fra Land. En Trosse førtes ind paa Kajen, og ved at lade nogle Heste trække i denne kom Skibet flot og blev Kl. 11³⁰ Fmd. fortøjet i Havnen. D. havde da faaet en mindre Lækage.

b) Paa Rejse fra Boncss til Masnedsund.

Havareret og sprunget læk d. 18¹/₉ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Vordingborg d. 28¹/₉ 22.

Kl. 5³⁰ Emd. tog D. under en NV.-lig Storm i Nordsøen flere svære Søer over, de knuste begge Baa-dene, beskadigede Kabyssen, rev en stor Del af Skanseklædningen bort i begge Sider og foraarsagode iøvrigt adskillige andre ovenbords Havarier. Skibet var under Sejladsen blevet meget læk. saaletles at der stadig maatte pumpes. D. 18¹/₉ Kl. 9 Fmd. rundedes Skagen og Kl. 8³ Emd. ankredes i Læ af Hirtsholmene. Vinden var da gaaet i SSV. med tiltagende Kuling. D. 20¹/₉ gik Vinden atter i XV., og da det var forbundet med Fare at blive liggende forsøgtos det at lette. Ankeret kunde imidlertid ikke hives ind, hvorfor Kæden blev kappot Kl. 1 Emd. D. sejlede ned i Læsø Rende, hvor der ankredes uden for Sæby. D. 21¹/₉ Kl. 7 Fmd. fortsattes Rejsen.

c) Grundstødt d. 23¹/₉ 22 i Smaalandsfarvandet.

Kl. 7³⁰ Fmd. blev D. af stærk Strøm ført paa Grund paa Dyrefodsfiakket. Da det ikke Iykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra 2 Motorbaade. Ved at hive paa to Varp kom D. flot Kl. 2 End. D. blev nu slæbt af Motorbaadene, men tog under Slæbningen paany Grunden. Kl. 7 Emd. var Skibet atter bragt flot, hvorefter det opankredes for Natten. D. 24¹/₉ Kl. 5 Fmd. fort-

sattes med Slæbningen. Kl. 8 Fmd. tog D. igen Grunden, men blev Kl. 10 Fmd. bragt flot af Motorbaadene og en Damper. Kl. 2 Emd. ankom D. til Masnedsund.

69. M/Gl. **Dorthea** af Thisted, 43 Reg. T. Br. Bygget 1858 af Eg. Paa Rejse fra Harburg til Nørre Sundby med 80 Tons Oliekager.

Strandet og forlist d. $24/8$ 22 ved Rødby Havn.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $28/8$ 22. Forlisanmeldelse, dat. $1/9$ 22. Indberetning, dat. $19/10$ 22, fra Politimesteren i Rødby.

Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. passeredes Fehmernbælt Fyrskib. Vinden var VNV., orkanagtig Storm. Udfor Rødby Havn sattes Lodsflag. Da Lodsens kunde komme ud paa Grund af den høje Sø, forsøgte Føreren selv at sejle ind. Ca. 100 m fra Molerne tog Skibet Grunden og blev kastet tværskibs ind paa den østre Mole, hvor det blev slaaet i Stykker af Søerne. De ombordværende — 2 Kvinder, 2 Børn og 3 Mand — blev bjerget med Assistance af Folk fra Havnen.

Anm. Under Sagens Behandling er det oplyst, at de i »Den danske Lods« angivne Dybder ved Indløbet til Rødby Havn ikke paa det paagældende Tidspunkt svarede til de faktiske Forhold.

70. S/S **Douro** af Kjøbenhavn, 806 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Dunkerque.

Kollideret d. $11/22$ i Le Havre Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/1$ 22.

Under Manøvreringen ud af Dokken tørnede D., der havde Lods om Bord, Kl. 7^{20} Emd. haardt mod Stb.s Side mod Dokporten. Skibet, der ved Kollisionen havde faaet Stb.s Side en Del beskadiget, blev atter fortøjet i Dokken.

71. 4^m M/Sk. **Dronning Margrethe** af Kjøbenhavn, 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Swansea til Odense med 692 Tons Kul.

Havareret d. $24/1$ 22 paa Elben.

Søforklaring i Cuxhaven d. $30/1$ 22.

D. $23/1$ ankredes paa Grund af Storm paa Elben mellem Fyrskibene »Elbe 1« og »Elbe 2«. D. $24/1$ Kl. 1^{15} Emd., da Strømmen kæntrede, satte svære Ismasser Skibet i Drift. Stb.s Ankerkæde blev trukket over Kabelarskiven, løb ud til Tamp og trak den Bolt, der i Kølen sammenholder begge Ankerkæderne med ud; herved blev Bb.s Ankerkæde revet over Ankerspillet, der blev beskadiget. Da Kæden løb ud, blev Skibet af Isen sat haardt ind mod Sydsiden af Farvandet. Motoren sattes straks i Gang, men det var dog ikke muligt at holde Skibet op imod den haarde Isgang. Kl. 3 Emd. kom Lods om Bord. Kort efter nægtede Motoren at arbejde. Kl. 3^{15} Emd. ankom en Slæbedamper, der tilbød at slæbe D. M. til Cuxhaven. Under Indhivningen af Ankerne viste det sig, at Stb.s Anker og 9 Fv. Kæde var gaaet tabt. Kl. 9 Emd. var D. M. indslæbt til Cuxhaven. Skibet var da meget læk, formentlig som Følge af Isens Tryk mod Skibssiderne.

72. 4^m M/Sk. **Dronning Thyra** af Kjøbenhavn, 465 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Setubal til Uddevalla med ca. 700 Tons Salt.

Havareret d. $16/11$ og $25/11$ 22 henholdsvis i Atlanterhavet og i Nordsøen.

Søforklaring i Uddevalla d. $12/12$ 22.

D. $16/11$ Kl. 10 Emd., da Skibet befandt sig paa $42^{\circ}56'$ N. Brd. $11^{\circ}23'$ V. Lgd., foraarsagede flere svære Braadsøer forskellige ovenbords Havarier, bl. a. blev Redningsbaaden beskadiget og Maskinskyldet slaaet over Bord. Vinden var Ø.lig, Storm. D. $25/11$ var Skibet naaet ind i Nordsøen. Vinden var NV., Storm. Under en Vending blev Jollen knust af en Sø og Storsejl og Stagfok slaaet i Stykker. Ved Skibets Ankomst til Uddevalla var en Del af Ladningen beskadiget som Følge af Udlækning fra Paafyldningsrørerne til Olietanken.

73. M/Sk. **Duen** af Kjøbenhavn, 76 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing F. med Stykgods.

Kollideret d. $15/12$ 22 i Bøgestrømmen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/1$ 23.

Kl. 10 Fmd. rundedes Landhagen Fyr. Vinden var V.lig, jævn Brise, og Vejret klart. Kort efter observeredes en modgaaende Galease, der styrede ret paa Kosten ved Stenhagen Fyr. D. drejede nu lidt Bb. over for at gaa klar af Galeasen; men kort før Skibene skulde passere hinanden, drejede Galeasen pludselig Stb. over og løb med Stævnen mod D.s Stb.s Side. D. fik ved Kollisionen en Del Havari paa Rig og Dæk. Galeasens Navn var »Elise«, Hjemstedet ubekendt. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

74. S/S **E. M. Dalgas** af Kjøbenhavn, 1554 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Bjørneborg.

Grundstødt d. $11/10$ 22 i den finske Skærgaard.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/11$ 22.

Paa Vejen fra Räfsö til Bjørneborg grundstødte E. M. D., der havde Lods om Bord, Kl. 1^{17} Emd. paa et ukendt Rev. Skibet blev Kl. 5^{30} Emd. bragt flot ved Assistance af en Skrbemaal. **Skibet** havde faaet nogle mindre Buler i Bunden som Følge af Grundstødningen.

75. M/Sk. **Ebba** af Esbjerg, 69 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Jærn. Paa Rejse fra Lemvig til Aalborg i Ballast.

Grundstødt d. $20/3$ 22 i Limfjorden.

Søforklaring i Esbjerg d. $5/4$ 22.

Kl. 9 Emd. opankredes E. i Læ af Lavbjerg Hage paa 3 Fv. Vand for Bb.s Anker med 28 Fv. Kæde. Kokken fik Ankervagten, men fik af Bedstemanden Besked om, at han ikke behøvede at være paa Dækket. Vinden, der var NØ., friskede op til Storm. Kl. 10 Emd. opdagede Kokken, at Skibet drev med Ankeret, hvorfor han varskoede Føreren. Skibet var imidlertid drevet helt ind til Fyret paa Grisetaa Odde. Føreren prøvede at starte Motoren; men inden denne var i Gang, tørnede E. mod Grunden. Da Skibet huggede stærkt, stak man Bb.s Kæde fra sig, hvorefter Skibet svingede op paa Grunden med Bredsiden. E. blev den $\frac{26}{3}$ bragt flot af Redningsdamperen »Vestkysten«.

Anm. Ved Vestre Landsrets Dom af $\frac{29}{2}$ 24 blev Føreren af »Ebba« idømt en Bøde paa 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have forvoldt Søskade (jfr. Sølovens § 293).

76. Tj. Ebenhøyer af Holland.

Strandet d. $\frac{22}{11}$ 22 ved Sjællands N.-Kyst.

Indberetning, dat. $\frac{6}{1}$ 23.

E. strandede Ø. for Gilleleje. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Strandingen er intet oplyst.

77. S/S Eidsvold af Kristiania, 1371 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Garston til Kjøbenhavn med ca. 1556 Tons Kokes.

Kollideret d. $\frac{7}{9}$ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{9}$ 22.

Se Nr. 126.

78. Kvase Elisabeth af Sønderborg. Paa Rejse fra Norge til Sønderborg.

Grundstødt d. $\frac{3}{6}$ 22 paa Sveriges Vestkyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{30}{6}$ 22.

Kl. 2 Fmd. grundstødet E. ved Torekov. Skibet kom senere flot. Vinden var SØ.-lig, flovt, Vejret klart.

79. Kt. Ellen af Vaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

a) Paasejlet d. $\frac{10}{6}$ 22 paa Thorshavn Red.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{12}{6}$, $\frac{17}{6}$ og $\frac{2}{10}$ 22.

Kl. 3 Emd. blev E., der laa opankret udfør Tinganæs paa Thorshavn Red, paasejlet af Hvalfangerdamperen »Hekla I« af Kjøbenhavn, hvorved E.s Bb.s Skandæk blev noget beskadiget.

Ifølge den af H. I.s Besætning afgivne Forklaring kom dette Skib, der holdtes gaaende for at afvente Prammen, der var i Land, sejlene med Kurs ØNØ. ind mellem 4 opankrede Kuttere, der laa opsvajet for V.-lig Vind, 2 paa hver Side af H. I.s Kurs. Da H. I. var ved at passere de to første Kuttere, kom Prammen til Syne midt mellem de to Kuttere paa H. I.s B.s Side, og idet H. I. nu vilde dreje i Passagen mellem Kutterne paa Bb.s Side for at naa op til Prammen, blev Skibet, da der kom en Robaad frem mellem de 2 Kuttere paa Stb.s Side med Kurs N. efter, nødsaget til at foretage en skarpere Vending end forud beregnet, hvorved H. I. af Vinden blev ført ned paa E.

b) Paa Rejse fra Thorshavn til Skaalefjord med ca. 30 Tons Salt.

Grundstødt d. $\frac{15}{6}$ 22 ved Færøerne.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{22}{6}$ og $\frac{2}{10}$ 22.

Kl. ca. 4 Emd. afsejlede E. fra Thorshavn. Der styredes N. over langs Kysten. Mellem Kl. 5 og 6 Emd. tog Skibet Grunden udfør Buanæs. Fra S/S »Ruth«, der kort efter kom forbi, sattes en Slæber om Bord i E. Straks efter at R. var begyndt at slæbe, kom E. flot. Rejsen fortsattes til Skaale, hvortil Skibet ankom Kl. 8 Emd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Ukendskab til Farvandet.

80. M/Ff. Else af Thisted, 15 Reg. T. Br.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{6}{5}$ 22 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{15}{5}$ 22.

Kl. 5 Fmd., da E. var ved at udsætte Vaad ca. 9 Sm. V. $\frac{1}{2}$ S. af Graadyb Lystønde, kom Føreven Søren Carl Lauersen, der var beskæftiget med at ordne nogle Redskaber, til at slaa til Slingrebommen, idet han kastede noget Tovværk ud, saaledes at Slingrebommen blev løftet af Gaflen og gik over Bord og trak Føreren med sig. Fartøjet blev straks vendt rundt; men inden det naaede tilbage til Ulykkesstedet, var den forulykkede forsvundet. E.s Redskaber blev da halet ind, og da man stadig intet saa til den forulykkede, gik Fartøjet til Esbjerg.

81. M/Sk. Elsie Nore af Aalborg, 55 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Frederikstad til Kastrup med Stenmel.

Sprunget læk d. $\frac{12}{12}$ 22 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{1}$ 23.

Om Formiddagen d. $\frac{12}{12}$ passeredes Vinga. Kl. 4 Emd. begyndte Skibet at trække Vand. Da Vandet trods uafbrudt Pumpning stadig steg i Rummet, og da Ladningen som Følge deraf blev meget tung, blev 40—50 Sække af Ladningen kastet over Bord. Vejret var paa dette Tidspunkt meget taaget. D. $\frac{13}{12}$ om Aftenen saas Tylø Fyr. Da Vinden nu var VSV. og Vejret byget og taaget, besluttedes det at søge ind til Halmstad. I Løbet af Natten ankredes i Laholmsbugten, 1 Sm. fra Land, og d. $\frac{14}{12}$ indkom E. N. til Halmstad.

82. M/Ff. Emanuel af Blokhuis. Bygget af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Blokhuis.

Kæntret d. $\frac{6}{12}$ 22 ved Jyllands V.-Kyst; 4 omkomne.

Undersøgelserforhør i Blokhuis d. $\frac{8}{12}$ 22; Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{23}{1}$ 23.

Kl. ca. 1 $\frac{1}{2}$ Emd., da E. søgte Landing, kæntrade Fartøjet i Brændingen over Revlerne ca. $\frac{1}{2}$ Sm. N. for Blokhús og samtlige ombordværende — ialt 4 Mand — druknede.

Anm. De forulykkede var Fiskerne Lars Christian Stove, Thomas Peter Jørgensen, Johannes Svenning og Harald Thomsen, alle af Blokhús. Aarsagen til Kæntringen formodes at være, at Fartøjets Rorstamme var knækket.

83. S/S Emilie Mærsk af Svendborg, 2353 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Koivosaari (Wiborg) til Rouen med Props.

a) Kastet Dækslast over Bord d. 5/11 22 i Østersøen.

Søforklaring i Rouen d. 17/11 22.

Kl. 5 Emd. faldt Skibet under en orkanagtig Byge af SV. ca. 15° over til Stb.s Side. Ved at fylde Nr. 5 Centertank rettedes Skibet op igen. Kl. 6²⁰ Emd. begyndte Skibet at faa stærk Bb.s Slagside og alle Forsøg paa at rette Skibet op var forgæves. Da Slagsiden tiltog til ca. 25°, besluttedes det at kaste en Del af Dækslasten over Bord. Efter at ca. 10 Stdr. var kastet, var Skibet til Dels rettet. Kl. 9³⁵ Emd. ankredes i Læ af Hogland.

b) Grundstødt d. 13/11 22 paa Seine.

Søforklaring i Rouen d. 17/11 22.

Kl. 5⁴⁵ Emd. grundstødte E. M. ved Villequir under Forsøg paa at undgaa Kollision med en Damper, der laa tværs i Floden. Det var paa det paagældende Tidspunkt stærkt taaget. Skibet kom dog kort efter flot og opankredes midt i Floden. Da Strømmen skiftede, tørnede Skibet med Agterenden mod den sydlige Flodbred og blev staaende fast. Det forsøgte at komme flot ved at slaa Fuld Kraft Frem, men da Skruen sad fast i Bunden, kunde Maskinen ikke benyttes. D. 14/11 Kl. 3²⁰ Fmd. kom Skibet flot med det indtrædende Højvande. E. M. havde Lods om Bord.

84. S/S Emma Haubuss af Stettin, 1005 Reg. .T. Br. Paa Rejse fra Grimsby til Gøteborg med ca. 1100 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. 19/1 22 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. 4/4 22.

E. H. grundstødte Kl. 7 Fmd. i usigtbart Vejr ved Agger søndre Strand. Besætningen bjergedes af Redningsbaaden fra Vester Agger. Skibet blev senere bragt flot af Svitizers Bjergnings-Entreprise.

85. S/S Enigheden af Marstal., 720 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Barcelona.

En Mand faldet over Bord og druknet d. 2/4 22 i Middelhavet.

Søforklaring i Barcelona d. 4/4 22.

Kl. 7³⁰ Fmd. savnedes Kok Lorents Vilhelm Meyer. Da han ikke fandtes om Bord, styrede Skibet tilbage for om muligt at finde ham i Søen. Efter en Tids forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen. Kokken antages at være faldet over Bord og druknet.

86. S/S Esbern Snare af Aarhus, 399 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jærn.

a) Paa Rejse fra Aarhus til Hamborg med Stykgods.

Kollideret d. 15/5 22 i Aarhus Havn.

Søforklaring i Hamborg d. 18/5 22.

Under Manøvringen ud af Aarhus Havn kolliderede E. S. med Bugserbaad »Asa« af Aarhus, der laa fortøjet ved den søndre Mole. A. fik ved Kollisionen et Hul i Bb.s Side og sank straks efter. E. S. fik ingen Skade og fortsatte Rejsen.

Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at Strømmen fra Aarhus Aa i nogen Grad har vanskeliggjort Styringen af E. S.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Landbrugsprodukter.

Kollideret d. 29/12 22 i Hamborgs Havn.

Søforklaring i Hamborg d. 30/12 22. Søforhør og Søforklaring i Kolding d. 8/1 23.

Under Manøvren til Kajen tørnede E. S. med Stævnen mod en ved Kajen liggende Lægter, der blev beskadiget. Kort inden Kollisionen gik E. S.s Maskine Fuld Kraft Bak og Ankeret blev kastet.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at der efter deres Skøn ikke fra Førerens eller Mandskabers Side foreligger noget Forhold, der kan give Anledning til Paatale, idet det drejer sig om en hændelig Skade.

87. S/S Expres af Esbjerg, 659 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Jærn. Paa Rejse fra Frederikshavn til Newcastle med Landbrugsprodukter.

Maskinen havareret d. 15/12 22 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 19/12 22.

Kl. 11⁵⁵ Emd., da Skibet befandt sig ca. 6 Sm. N. for Hirtsholmene, maatte Maskinen stoppes. Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at Højtryksglideren var slaaet i Stykker. Skibet gik da tilbage til Frederikshavn for Reparation.

88. Gl. Familien af Nykøbing M., 20 Reg. T. Br.

Paasejlet d. 26/8 22 i Nykøbing M. Havn.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. 1/9 22.

F. der laa fortøjet ved Kajen, blev paasejlet af S/S »Niels« af Kalundborg, der var for indgaende, hvorved F.s Lønning brækkede og Fartøjet blev læk. Kollisionen skete ved, at N. ved Indsejlingen tabte Styret, hvorfor Ankeret straks kastedes; N. svajede nu op og kom derved over i den Side af Havnen, hvor F. laa. Om N.s Skade foreligger intet oplyst.

89. M/Kt. **Fanny** af Esbjerg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Strandet d. $\frac{3}{11}$ 22 paa Jyllands Vestkyst.

Strandingsforretning i Vejers d. $\frac{3}{11}$ 22. Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{20}{11}$ 22.

Om Formiddagen d. $\frac{1}{11}$ ankom F. til Fiskepladsen 25 Sm. NNV. for Horns Rev. Fiskegrejerne blev imidlertid ikke lagt ud, da det blæste op til Storm. Fartøjet vendte om for at gaa tilbage til Esbjerg. Efter 3—4 Timers Sejlads havarede Skruen. D. $\frac{2}{11}$ Kl. 3 Emd. ankredes udfør Nordsiden af Ringkøbing Dyb og Nødflag blev hejst. Forinden havde Fartøjet mistet sine Sejl med Undtagelse af Klyveren. D. $\frac{3}{11}$ Kl. 11 Fmd. sprang Ankerkæden, og Fartøjet gik i Drift SØ. over indtil det Kl. 1 Emd. strandede lidt S. for Ringebjerg Bukke. Kl. $\frac{1}{2}$ Emd. kom Redningsbaaden fra Vejers ud til Fartøjet og bjergede Besætningen. D. $\frac{11}{11}$ blev F. taget af Grunden og indbragt til Esbjerg.

90. S/S **Fanø** af Haderslev, 2026 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Newport, Curacao til Landskrona med Fosfat.

Mistet Skruen d. $\frac{14}{12}$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i St. Thomas d. $\frac{19}{12}$ 22.

Kl. 8³⁰ Fmd., da Skibet befandt sig paa 23°12' N. Brd. 59°18' V. Lgd., mærkedes flere Stød i Skibet, og samtidig tog Maskinen Rous; ved Eftersyn viste det sig, at Skrueakslen var knækket og Skruen mistet. Vind og Sø var moderat og Vejret godt. Pr. traadløs Telegraf tilkaldtes S/S »Duendes« af Liverpool, der Kl. 7⁴⁵ Emd. tog F. paa Slæb mod St. Thomas, hvortil begge Skibe ankom d. $\frac{17}{12}$.

91. 3^m Sk. **Felix** af Marstal, 99 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Sant Lorenzo, New Foundland til Oporto med Klipfisk.

Strandet og forlist d. $\frac{3}{2}$ 22 paa Portugals Kyst.

Søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{6}{5}$ og $\frac{27}{5}$ 22. Forlisansmeldelse, dat. Marstal d. $\frac{21}{6}$ 22.

Kl. 9 Fmd. fik man Kending af Havnefyrtårnet i Leixoes i ØNØ.-lig Retning i 2 Sm.s Afst. Det blæste da stiv Kuling af VSV. med høj NV.-lig Sø. Da det skønnedes umuligt at klare Kysten, besluttedes det at styre mod Leixoes. Kort efter løjede Vinden fuldstændig af, og da Skibet, der nu var ganske tæt ved Havnen, herved mistede Styringen, kastedes begge Ankere med 60 Fv. Kæde paa hvert. F. var da kun 50 Fv. fra den S.-lige Pier. Kl. 1 Emd. blev Besætningen bjerget i Land af Redningsbaaden fra Leixoes. Kl. 3 Emd. brækkede Ankerkæderne, og Skibet drev paa Land, hvor det blev Vrag.

Anm. Som Paaskønnelse for udvist Mod og behjertet Optræden ved Redningen af F.s Besætning har den danske Regering tildelt Føreren af og den øvrige Besætning i Leixoes Redningsbaad en Pengebelønning.

92. S/S **Ficaria** af København, 1530 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Hull med Landbrugsprodukter.

Kollideret d. $\frac{3}{3}$ 22 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{21}{3}$ 22.

Kl. 7³⁰ Fmd. afgik F. fra Larsens Plads og styrede gennem Havnen for langsom Fart Tværs af Karantænestationen sloges »Halv Kraft«; samtidig observeredes en medgaaende Damp — »Auline« af Brest — forud lidt om Bb. Da det skønnedes, at F. kunde naa at passere A. indenfor Mulerne, blev der slaet »Fuld Kraft Frem«. Da F. omtrent havde naaet A.s Agterskib, gav A. et Stød i Fløjten og drejede lidt Stb. over for at gaa klar af Bølgebryderen. F. svarede med et Stød og drejede ligeledes til Stb. Pludselig drejede A. stærkt Stb. over og kom derved næsten tværs af F.s Bov. Maskinen blev straks kastet »Fuld Kraft Bak«, men umiddelbart efter tørnede F.s Stævn mod A.s Agterskib, der blev en Del beskadiget. F., der var ubeskadiget, fortsatte Rejsen, medens A. returnerede til København.

Anm. Søforklaring for A. foreligger ikke.

b) Havareet d. $\frac{3}{8}$ 22 i Frederikshavns Flydedok.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{4}{8}$ 22.

Ved Uddokning fra Frederikshavns Skibsværfts Flydedok Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Fmd. svigtede Afstivningen om Bb., og F. faldt over til Bb.s Side af Dokken. F. fik kun mindre ovenbords Skade. Efter at Skibets Maskintanke var fyldt, sænkede Dokken helt, hvorefter Skibet flød og blev slæbt ud.

Anm. Aarsagen til at F. væltede var, at de to Dokker ved Uagtsomhed ved Fyldningen ikke blev sænket nøjagtigt ens, hvorved Skibet slap Kølklodserne i den store Dok, hvor Afstivningen fandtes, medens det endnu traadte paa Klodserne i den lille Dok.

93. Fiskedamper **Finkenwarder H C 79** af Cuxhaven, 227 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Jern. Paa Rejse fra Fiskepladsen i Skagerak og Nordsøen til Hamborg med ca. 2 $\frac{1}{2}$ Tons Fisk.

Strandet d. $\frac{31}{12}$ 22 ved Jyllands Vestkyst.

Strandingsforretning i Nymindegab d. $\frac{31}{12}$ 22. Strandingsindberetning, dat. $\frac{9}{1}$ og $\frac{5}{2}$ 23

D. $\frac{30}{12}$ Kl. 5³⁰ Emd. tog Skibet en svær Braadsø over, der ødelagde Kompasset og krængede Skibet saa stærkt, at Kullene forskød sig og gav Skibet Slagside. D. $\frac{31}{12}$ Kl. 5⁴⁵ Fmd. blev Nettet skyllet over Bord og kom i Skruen. Det blæste da Storm af SSV. Trods ihærdige Anstrængelser lykkedes det ikke at faa Skruen klaget; og Skibet blev nu drevet mod Land. Kl. 6²⁰ Fmd. strandede F. ved Nymindegab. Skibets Besætning blev bjerget i Land ved Hjælp af Redningsraketapparatet.

94. M/S **Fionia** af København. 5219 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nørre Sundby til London med Cement og Stykgods,

Grundstødt d. $\frac{20}{1}$ 22 ved Refsnæs.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{31}{1}$ 22 Søforhør i København d. $\frac{8}{4}$ og $\frac{8}{11}$ 22.

D. $20\frac{1}{1}$ Kl. 12³⁵ Fmd. passeredes Sejro røde Lystønde tæt om Bb. Kl. 1⁴⁰ Fmd. grundstødte F. paa Refsnæs Puller. Vinden var SSØ., jævn Kuling; Vejret klart. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp sluttedes gennem Rederiet Kontrakt med Svitizers Bjergnings-Entreprise om Assistance. Da Bjergningsdamperen først kunde ventes hen paa Eftermiddagen, og da Vind og Sø var i tiltagende, forsøgtes det efter afholdt Skibsraad at lette Skibet ved at kaste Cement over Bord fra Nr. 1, 2 og 3-Lugen. Under dette Arbejde holdtes Maskinerne gaaende »Fuld Kraft Bak«. Kl. 4⁴⁵ Emd. ankom Bjergningsdamperen »Svava« og Kl. 9³⁰ Emd. Bjergningsdamperen »Kattegat«. Arbejdet med at lette Skibet var imidlertid blevet fortsat med Assistance af et Bjergerlav fra Land. Kl. 11⁴⁵ Emd. begyndte Bjergningsdamperne at slæbe, og d. $21\frac{1}{1}$ Kl. 2⁴⁵ gled F. af Grunden og opankredes i Kallundborg Fjord. Skibet syntes at have faaet en mindre Lækage i Nr. 2 og 3 Bundtank om Stb. For at lette Skibet blev der kastet ca. 1000 Tons af Ladningen over Bord.

Aarsagen til Grundstødningen var, at den vagthavende Styrmand antog Refnæs Fyrtønde for at være Romsø Fyr.

b) Paa Rejse fra London til Hamborg med Cement.

Grundstødt d. $27\frac{1}{1}$ 22 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. $6\frac{1}{2}$ 22.

Efter at Skibet d. $26\frac{1}{1}$ nogle Gange havde ligget opankret paa Elben for at rense Bruserne til Kølevandsledningen, der var stoppet af Is, fortsattes Rejsen Kl. 9⁴⁰ Emd. med Lods om Bord. Paa Grund af Drivis blev Tilgangen til Motorens Kølevandsledning hyppigt tilstoppet, saaledes at det var vanskeligt at holde Maskinerne i Gang. Kl. 11⁴⁵ maatte Maskinerne standses og Kl. 11⁵⁵ kastedes Anker med 25 Fv. Kæde. Skibet drev med Isen forbi nogle Ankerliggere og til trods for, at det lykkedes at faa Bb.s Maskine i Gang, blev Skibet kort efter Midnat d. $27\frac{1}{1}$ sat ind paa Grunden i den Ø.-lige Side af Farvandet, Grundstødningen foregik $1\frac{1}{2}$ Time før Højvande. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, sluttedes Akkord med nogle Slæbebaade om Assistance. I Arbejdet med at faa Skibet bragt flot deltog 9 Slæbebaade. Først d. $29\frac{1}{1}$ Kl. 3 Fmd. lykkedes det at trække F. af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes.

95. Pram **Flora** af Kjøbenhavn. Paa Rejse fra Bungenäs til Nakskov med Kalksten.

Grundstødt d. $2\frac{1}{8}$ 22 ved Gotland.

Svensk Strandingsrapport, dat. Stockholm d. $7\frac{1}{8}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $15\frac{1}{8}$, $23\frac{1}{9}$ og $8\frac{1}{11}$ 22.

Kl. 4 Fmd. grundstødte F. paa Bungenäsudde ($57^{\circ}49'$ N. Brd. $19^{\circ}6'$ Ø. Lgd.). Vinden var S.-lig og Vejret klart. F. antages at blive Vrag.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlmanøvrering.

96. S/S **Florida** af Kjøbenhavn, 4401 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Savannah til Aarhus med Stykgods.

Havareret i Dagene $8\frac{1}{2}$ - $12\frac{1}{2}$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Kristianssand d. $24\frac{1}{2}$ 22.

D. $8\frac{1}{2}$ Kl. 4 Emd. drejedes Skibet til Vinden med langsom Maskine. Det blæste Storm af V. med Snebyger og høj Sø. Senere paa Dagen tog Skibet en Del Braadsøer over, der foraarsagede adskilligt oven Bords Havari. D. $9\frac{1}{2}$ viste Forpeaken sig at være læk. Lækagen blev stoppet saa godt Omstændighederne tillod det. D. $12\frac{1}{2}$ fandtes en Lækage i et Klosetrør om Stb. paa underste Mellemdæk i Nr. 3 Lastrum. Skibet drejedes til Vinden for langsom Maskine; ved at fylde Bb.s Nr. 2 Tank fik Skibet saa megen Slagside, at Hullet til Klosettet kunde tilproppes udefra. Derefter fortsattes Rejsen.

97. Sk. **Forældres Minde** af Thorshavn, 79 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Færøerne til Leith i Ballast.

Mistet Anker og Kæde d. $5\frac{1}{5}$ 22 paa Leith Red.

Board of Trades Return for Wrech Register, dat. Leith d. $6\frac{1}{6}$ 22.

F. M., der laa til Ankers paa Leith Red, gik d. $4\frac{1}{5}$ Kl. 9 Emd. under Storm af V. i Drift med Ankrene, hvorfor der sattes Signal for Assistance. D. $5\frac{1}{5}$ Kl. 2 Fmd. ankom en Bugserbaad til Skibet, men opnaaede først Forbindelse med dette Kl. 6 Fmd. F. M. maatte stikke Ankrene fra sig, hvorefter Skibet bugseredes til Leith.

98. M/Kt. **Frem** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $27\frac{1}{10}$ 22 i Scheibenhafen (paa Helgoland).

Søforklaring paa Helgoland d. $29\frac{1}{10}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $20\frac{1}{11}$ 22.

Kl. $8\frac{1}{2}$ Emd. kom F., der laa fortøjet i Scheibenhafen, som Følge af Storm af NØ. i Drift og drev paa Grund i et Hjørne af Havnen. Med Assistance af nogle Fiskere blev Fartøjet efter ca. $1\frac{1}{2}$ Times Arbejde bragt flot og fortøjet i Augustahafen.

99. 3^m M/Sk. **Frieda** af Svendborg, 303 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Setubal til Skagen.

Havareret i Oktober 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Falmouth d. $3\frac{1}{11}$ 22.

D. $1\frac{1}{11}$ indkom F. til Falmouth efter at have lidt forskellige Havarier paa Rig og Sejl under haardt Vejr i Dagene $16\frac{1}{10}$ - $31\frac{1}{10}$ udfor Ushant.

100. S/S **Frieda** af Kjøbenhavn, 2031 Reg. T. Br. Hygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Rörbacken til Hull med Props.

Grundstødt d. $25\frac{1}{10}$ 22 ved Sveriges Østkyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Umeå d. $3\frac{1}{11}$ 22.

Kl. 8 Fmd. grundstødte F., der havde Lods om Bord, paa $65^{\circ}31'$ N. Bid. $22^{\circ}24'$ Ø. Lgd. Vinden var

da NV.-lig, jævn Brise, og Vejret klart. Vandstanden var usædvanlig lav. Skibet kom snart flot uden at være beskadiget.

101. S/S **Frode** af Kjøbenhavn, 2140 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newport News til Baltimore med Stykgods.

Kollideret d. $31/3$ 22 i Chesapeake Bugten.

Søforklaring i Baltimore d. $4/4$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/5$ og $8/11$ 22.

Kl. 10^{30} Fmd. afgik F. med Lods om Bord fra Newport News. Efter nogle Gange at have ligget opankret for Taage lettedes Ankeret Kl. 5^{12} Emd. Kl. 6^{52} Emd. mindskedes Fart for at kvittere Lods. Under forskellige Manøvre i Nærheden af nogle Ankerliggere, beordrede Lods en haardt Bb. Ror og »Fuld Kraft Frem« med Maskinen. Føreren gjorde samtidig Lods opmærksom paa en grøn Lanterne omtrent ret forude. Lods erklærede, at han havde set den og gentog Ordren om haardt Bb. Ror. Den grønne Lanterne nærmede sig hurtigt, og det paagældende Skib, der viste sig at være Sk. »Avon Oueen« af Windsor N. S., tørnede med Stævnen mod F.s Bb.s Side udfor Kommandobroen. F., der opankredes, havde ved Kollisionen faaet betydelig Skade paa Overbygningen, Skorstenen, Baade, Davidder og Dækshuset, men viste sig ved Pejling at være tæt. Kl. 9^{22} Emd. fortsattes Rejsen med en ny Lods.

Søforklaring for den engelske Skonnert foreligger ikke.

b) Paasejlet d. $24/7$ 22 i Barry.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/10$ 22.

Kl. 10^{30} Emd. tørnede S/S »Dayton« flere tiange mod F., der laa fortojet. F. fik forskellige ovenbords Havarier om Bb. og Agter.

102. 3^m Sk. **Fuglen** af Marstal, 232 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Newcastle til Landskrona med 265 Tons Koks.

Havareret d. $26/1$ 22 i Nordsoen.

Board of Trades Return for Wrech Register, dat. Cromarty d. $27/1$ 22.

F. fik ved Middagstid Bb.s Skandseklædning og Dækslasten skyllet væk af svære Søer, og søgte ind til Cromarty som Nødhavn.

103. M/Sk. **Fulvio** af Brevik, 582 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Træ. Paa Rejs. fra Porsgrund til Shoreham med Is.

Grundstødt d. $17/6$ 22 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Lildstrand d. $17/6$ 22. Strandingsindberetning. dat. $12/7$ 22.

Kl. 12 Md. pejledes Bulbjerg i SØ.t.Ø. i 5 Sm.s Afst. Herfra styredes V.t.S. for at gaa N. om Brogerne. Vejret var regnfuldt, men dog nogenlunde sigtbart. Kl. $12^{1/2}$ Emd. grundstødte F. paa Brogerne. Kl. ca. 8 Emd. kom Skibet flot med Assistance af 4 Fiskermotorbaade.

Anm. Føreren af F. var ikke bekendt med, at Bøjen paa Brogerne var forsvundet og ikke paany udlagt.

104. M/Sk. **Fuur** af Aalborg, 70 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Træ. Paa Rejse fra Norrtelje til Slite. Grundstødt d. $24/10$ 22 ved Gotland.

Svensk Strandingsrapport, dat. Stockholm d. $28/10$ 22. Søforhør i Aalborg d. $3/3$ 23.

Kl. 12^{15} Emd. grundstødte F. paa Skarphagerevet S. for Færø Sund og blev d. $25/10$ Kl. 8^{30} Fmd. bragt flot af en Bugserbaad uden at have taget Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlnavigering.

105. 3^m Sk. **Galeon** af Egersund, 324 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Trangsund til Aarhus med ca. 160 Stdr. Træ.

Kæntret og forlist d. $25/8$ 22 i Østersøen; 1 Omkommen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $30/8$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Egersund d. $16/9$ 22.

D. $24/8$ Kl. 2 Emd. pejledes Østergarns Fyrtaarn i misv. N. Afst. 5 Sm. Skibet lagdes SØ. over. Vinden, der var SSV., tiltog i Styrke til Storm med høj Sø, som stadig brød over Skibet. G. blev nu drejet til for Stb.s Halse. Kl. 12 Mn. pejledes Østergarns Fyr i misv. V.t.S., Afst. 10 Sm. Det blæste nu haard Storm af SV., og Skibet drev ØNØ. over ca. 4 Sm. i Vagten. D. $25/8$, Kl. 4 Fmd. var Skibet læns, men da man Kl. 5^{30} Fmd. prøvede Pumperne, kunde der ikke slaas læns. Kl. 7 Fmd. stod der saa meget Vand over Fordækket, at det forsøgtes at slaa Hul i Bb.s Skanseklædning for at faa Afløb for Vandet, men Forsøget mislykkedes. Da Skibet nu laa stærkt over, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at halse rundt og sejle mod Land for at sætte Skibet paa Grand og derved bjerge Skib og Ladning. Alle Forsøg paa at faa Skibet til at falde af for Vejret var imidlertid forgæves; Skibet faldt stadig mere over, indtil det laa med Masterne i Vandet. Efter at Stb.s Rig var kappet lykkedes det med stort Besvær at faa Redningsbttdea klar af Dækslasten og sat i Vandet. Under Arbejdet herved tik Baaden flere haarde Stød og blev læk. Kl. 10 Fmd. gik Besætningen - ialt 8 Mand — i Baaden. Baaden drev nu for Vind og Sø indtil d. $27/8$, Kl. 6^{30} Emd., da S/S »Foin« af Haugesund optog Besætningen. Samme Dags Morgen ved Daggry var Kokken Karl Lilius Jensen afgaaet ved Døden som Følge af Sult. Tørst og Kulde. Besætningen landsattes

Anm. Aarsagen til Kæntringen maa efter det oplyste antages at være, at Dækslasten var blevet uforholdsmæssig tung af det Vand, der var trukket ind i Træet.

106. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn. 1491 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Paa Kejse fra Riga til Dunkerque med Stykgods.

Kollideret med Kajen d. $25/8$ 22 i Dunkerque.

Søforklaring i Dunkerque d. $26/8$ 22.

Kl.3 Emd. under Manøvre ind i Dokken tørnede S., der havde Lods om Bord og var assisteret af Slæbedamper, meget haardt med Stævnen mod Stenkajen; kort forinden var der slaaet »Fuld Kraft Bak« og Bb.s Anker kastet. Under Manøvren ind i næste Dokbassin tørnede Skibet atter mod Kajen med Stb.s Bov, hvorved der fremkom en Bule ca. 3 Fod over Vandlinien agten for Kollisionsskoddet.

b) Paa Rejse fra Reval til Dunkerque med Stykgods.

Grundstødt d. $16/10$ 22 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Dunkerque d. $19/10$ 22.

Kl. 10^{45} Emd. afgik G. fra Holtenua og styrede gennem Kielerkanalen. Kl. 11^{15} Emd. blev det stærkt taaget. Under en Manøvre ind til Kanalsiden for Fastgøring tørnede G. Grunden. D. $16/10$ Kl. 7^{45} Fmd. fortsattes Rejsen. Skibet var tæt.

107. 3^m Sk. **Gefion** af Svendborg, 211 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Vestervik til Frankrig med $105\frac{1}{2}$ Std. Træ.

Sprunget læk og mistet Dækslast d. $29/11$ 22 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cuxhaven d. $7/12$ 22. Søforhør i Svendborg d. $19/5$ 23.

Kl. 3^{30} Fmd. viste det sig, at Skibet havde trukket en Del Vand. Det blæste da en haard N.-lig Storm med høj Sø. Begge Pumper blev straks sat i Gang. Kl. 6 Fmd. brækkede Dæksstøtterne om Bb. mellem Stor- og Mesanmasten, og en Del af Dækslasten gik over Bord. Kl. 12 Md. var Skibet e. B. paa $56^{\circ}01' N.$ Brd. $6^{\circ}58' Ø.$ Lgd. Skibet trak stadig Vand, hvorfor Pumperne maatte holdes gaende. Kl. 12 Emd. sættes Nødfalg for en Trawler »John Thode«, der Kl. 4 Emd. fik Forbindelse med G., førte en Trosse om Bord og slæbte G. til Cuxhaven, hvortil Skibene ankom d. $1/12$ Kl. 12^{30} Emd.

108. Gl. **Gemma** af Hamborg. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Rostock til Aalborg med Salt. Grundstødt d. $9/1$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $19/1$ 22.

Kl. 5^{20} Emd. pejledes Hals Barre Fyr i N.t.Ø. $1/2$ Ø.; samtidig loddedes 7 m. Der styredes herfra mod Løbet over Hals Barre. Kl. 6^{30} Emd., kort før Skibet var i Ledefyrinien, grundstødte G. Det blæste da stiv Kuling af SØ. I Løbet af Natten gik Vinden V.-lig. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance. D. $10/1$ Kl. 11 Fmd. blev G. bragt flot af 2 Motorbaade fra Hals og indslæbt til Hals.

109. S/S **Georg** af Aalborg, 773 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Odense til Newcastle med 300 Tons Stykgods.

Kollideret d. $15/10$ 22 paa Tyne.

Søforklaring i Newcastle d. $17/10$ 22. Søforhør i Odense d. $31/10$ 22.

Kl. 5^{40} Fmd., da G. med Lods om Bord befandt sig ud for Bill Quay-Bøjer, saas flere Skibe, der laa ved Bøjerne. Da det ikke var muligt at passere dem, blev Maskinen kastet »Fuld Kraft Bak« og Stb.s Anker kastet: men før Farten var taget af Skibet, tørnede det mod S/S »Davo« af London, der laa ved Bøjerne. G., hvis Stævn var brækket og som havde faaet Skanseklædning og Lønning beskadiget, fortsatte Rejsen.

110. Sk. **Georgius** af Holland, 112 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stevns til Hou (i Jylland) med ca. 180 Tons Gødningskridt.

Grundstødt d. $28/10$ 22 ved Møens N.-Kyst; 3 Omkomne.

Strandingsberetning, dat. $1/22$ 22.

Kl. 5 Fmd. strandede G. under NØ.-lig Storm med Snebyger ca. 100 m N. for Nordfeldt Fredsskov. Af Besætningen blev Føreren, 2 Matroser, Skibets Ejerinde og et af hendes Børn reddet af Folk fra Land, medens 3 af hendes Børn omkom.

Anm. Aarsagen til Strandingen formodes at være, at Roret er brækket.

111. Ff. **Georg Stage** af Grenaa, 7 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Grenaa til Fiskeplads i Kattegat med ca. 150 kg Fisk.

Strandet d. $21/12$ 22 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $9/1$ 23.

Kl. $1\frac{1}{2}$ Fmd. strandede G. S. under Ø.-lig Storm ved Rugaards Strand. Mandskabet bjergede sig i Land ved egen Hjælp. Fartøjet er antagelig blevet Vrag.

112. M/Kt. **Gerda** af Fredericia, 36 Reg. T. Br. Paa Rejse til Kristiania med Fisk.

Forlist som Følge af Brand d. $8/10$ 22 i Skagerak.

Søforklaring i Kristiania d. $10/10$ 22. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $12/10$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Fredericia d. $16/10$ 22.

D. $8/10$ Kl. 3^{20} Emd. passeredes Skagens Rev. Herfra styredes misv. N. $1/2$ Ø. Paa Vagten fra 5—9 Emd. udbrød der Ild i Motorrummet, Alle Forsøg paa Slukning var forgæves, og d. $9/10$ Kl. $3\frac{1}{2}$ Fmd. gik Besætningen i Baaden. Kl. 5 Fmd. eksploderede Petroleumsbeholderen, hvorefter Skibet sank. Besætningen blev optaget af en Damper og Kl. 5^{20} Emd. landsat i Kristiania, Ilden formodes at va-re opstaaet ved Selvantændelse.

113. M/Ff. **Gerhardt** af Esbjerg, 26 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hull til Fiskeplads i Nordsøen.

Sunket efter Kollision med en Lysbøje d. $9/6$ 22 i Nordsøen.

Indberetning fra Vicekonsulatet i Grimsby, dat. d. $12/6$ 22. Søforhør i Esbjerg d. $27/6$ 22. Ferlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $28/7$ 22.

Kl. 10^{46} Emd., da G. var ca. 5 Sm. ØSØ. af Spurn, kolliderede Fartøjet med »New Gas Buoy«, der

paa Grund af diset Vejr først var kommet til Syne umiddelbart før Kollisionen. Fartøjet begyndte straks at fyldes og sank 20 Minutter efter Kollisionen. Besætningen bjergede sig i Fartøjets Baad og blev senere optaget af Trawler »Hydra« af Grimsby og landsat i Grimsby.

114. 3^m Sk. **Glory** af Marstal, 285 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Port of Spain til Poole med 465 Tons Asfalt.

a) Havareret d. $\frac{31}{8}$ 22 i Atlanterhavet.

Board of Trades Return for Wrech Register, dat. Milford d. $\frac{18}{10}$ 22.

Da Skibet befandt sig paa ca. 47° N. Br. 43° V. Lgd. gik hele Fortoppen over Bord som Følge af haard Storm og høj Sø.

b) Kollideret d. $\frac{13}{10}$ 22 i Kanalen.

Board of Trades Return for Wrech Register, dat. Milford d. $\frac{18}{10}$ 22.

Kl. 11³⁰ Fmd., da G. var under Bugsering til Milford Haven, brækkede Slæberen, og under Forsøget paa atter at opnaa Forbindelse kolliderede Bugserbaaden S/S »Ben Iver« af Lowestoft med G., der herved mistede Sprydet og Bb.s Anker og fik adskillige ovenbords Skader. D. $\frac{14}{10}$ indkom G. til Milford Haven.

115. Sk. **Golden Gate** af Halmstad. Paa Rejse fra Raumo til Gilleleje med 50 Stdr. Brædder.

Grundstødt d. $\frac{13}{6}$ 22 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{16}{6}$ 22.

G. G. grundstødte Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Fmd. NØ. for Gilleleje. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af en Bugserbaad.

116. Gl. **Gyda** af Tvedestrand. Paa Rejse fra Aarhus til Aalborg med ca. 60 Tons Kokuskager.

Strandet og forlist d. $\frac{15}{9}$ 22 ved Anholt.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{17}{10}$ 22.

G. strandede Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Fmd. under en Storm af N. paa Anholts N.-Kyst. Besætningen blev optaget af et svensk Fiskerfartøj. Skibet blev Vrag.

117. M/Kt. **Haabet** af Frederikshavn, 19 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Skagen til Kristiania med Fisk.

Paasejlet d. $\frac{26}{6}$ 22 i Kristiania Havn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn.

Kl. 6 Emd. blev H., der laa fortøjet ved Fiskebryggen paasejlet af S/S »Stromboli« af Kristiania, der skulde lægge til Kajen agten for H. Ved Paasejlingen fik H. en Del ovenbords Skade.

118. 3^m Sk. **Hamlet** af Marstal, 79 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Dysart til Ærøskøbing med 124 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{3}$ 22 ved Hesselø.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{8}{3}$ 22.

H. grundstødte Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Fmd. under frisk Kuling af SV. med Regntykning paa Hesselø NV. Rev. Skibet blev d. $\frac{9}{3}$ bragt flot af Redningsdamperen »Bien« og indslæbt til Helsingør.

119. S/S **Hamlet** af Vejle. 1150 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Boness til Helsingborg med Kul.

Kollideret med Kajen d. $\frac{9}{10}$ 22 i Helsingborg Havn.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{11}{10}$ 22.

Kl. 5 Emd., da H. med Lods om Bord manøvrerede ind i Helsingborg Havn, tømmede Skibet med Stævnen mod Kajen, hvorved saavel Stævnen som Kajen blev beskadiget. Vinden var Ø.-lig, flovt, og Vejret klart.

Det formodes, at Strømmen har været medvirkende Aarsag til Kollisionen.

120. M/Sk. **Hanne** af Hamborg, 20 Reg. T. Br. Bygget af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Hamborg til Strømstad med Spiritus.

Sprunget læk og strandet d. $\frac{30}{12}$ ved Fyens Østkyst.

Strandingsforretning paa Hverringe Strand d. $\frac{31}{12}$ 22. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{4}{1}$ 23.

D. $\frac{28}{12}$ opankredes H. ved Kjertemindede udenfor dansk Søterritorium. D. $\frac{29}{12}$ Kl. 3 Emd. blæste det op til Storm af S. med stærke Byger. Skibet, der tidligere paa Rejsen havde været læk, begyndte atter at trække Vand, og da kort efter Ankerkæden sprang, og Skibet fik flere ovenbords Havarier, blev der afgivet Nødsignaler. Signalerne observeredes fra Kjertemindede, hvorfor der udsendtes en Baad, der bjergede H.s 3 Mands Besætning. Skibet drev senere paa Land ved Hverringe Skov, hvorfra det blev indbragt til Kjertemindede.

121. Gl. **Hans** af Graasten, 31 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Helsingborg med 54 Tons Majjs.

Grundstødt d. $\frac{7}{8}$ 22 ved Fyena Hoved.

Protokoluddrag fra Raadhusretten i Helsingborg, dat. d. $\frac{17}{8}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{1}$ 23.

Kl. 9 $\frac{1}{2}$ Emd., da H. under stiv Ø.-lig Kuling krydsede ud af Odense Fjord, begyndte det at blæse op, hvorfor det besluttedes at ankre. Der loddedes 4 Fv. Vand, og Skibet blev løbet i Vinden. Umiddelbart efter grundstødte H. og blev staaende fast. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet Hot ved egen Hjælp, modtoges d. $\frac{8}{8}$ Tilbud fra nogle Fiskere om Assistance. Kl. 11 Fmd. kom Skibet flot. men var som Følge af Grundstødningen blevet noget læk. Rejsen fortsattes.

122. S/S **Harriet** af København, 1148 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Sevilla til Valencia.

Paasejlet d. $\frac{22}{10}$ 22 ved Bonanza Roads.

Søforklaring i Falmouth d. ¹⁵/₁₁ 22.

Kl. 9 Fmd., medens H. laa til Ankers ved Bonanza, tørnede S/S »Berenice« af Rouen, der paa Grund af SSV.-lig Storm var kommet i Drift med begge Ankre, mod H.s Stævn, hvorved denne blev bøjet og nogle Bovplader beskadiget. Kl. 11¹⁵ Fmd. fortsattes Rejsen.

123. 3^m Sk. **Harris** af Marstal, 177 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Dunkerque til Kirkcaldy (Skotland) i Ballast.

Kollideret d. ⁹/₁₁ 22 i Kirkcaldy Havn.

Søforklaring i Kirkcaldy d. ¹⁰/₁₁ 22.

Kl. 5³⁰ Emd. blev H., der havde Lods om Bord, slæbt ind i Kirkcaldy Havn af Fiskerfartøjet »K. Y. 59«. Vinden var SØ.-lig, svag Brise, og Vejret klart. Under Manøvreringen ind i Dokken tørnede H. med Bb.s Anker mod Fiskerfartøjet, der sank som Følge af Kollisionen.

H.s Fører hævder, at Kollisionen skyldes Skødesløshed fra Lodsens Side.

124. M/Ff. **Havet** af Aalborg, 16 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

En Mand faldet over Bord og druknet d. ²⁶/₆ 22 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ⁶/₇ 22.

Kl. 8 Fmd. lettede H. fra Fiskepladsen 50 Sm. SV. for Graadyb for at søge ind til Esbjerg. Det blæste Storm af V. med urolig Sø. Fartøjet gik for Sejl alene, da der var kommet Vand i Petroleummen. Da ca. 8 Sm. var udløbet, tog Skibet en Styrtø over agterfra, der bordfyldte H. Da Søen var borte, saas Fisker Julius Rasmussen af Grenaa ligge i Vandet ca. 75 Fv. agten for Fartøjet. H. blev straks vendt, men Manøvren besværliggjordes af en Del Redskaber, der var skyllet over Bord og hang langs Siden. Da H. kom tilbage til Ulykkesstedet, var den forulykkede forsvundet H. blev liggende ¹/₂ Time paa Stedet og fortsatte derefter Rejsen til Esbjerg.

125. M/GI. **Havmaagen** af Aalborg, 156 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

Paasejlet d. ²⁶/₁ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Aalborg cl. ²/₂ 22.

H. laa opankret omtrent midt imellem Hals og Blødens Pæle paa S.-Siden af Fjorden ca. 30 Fv. fra Grunden. M/S »Asta« af Aalborg laa fortøjet langs Bb.s Side af H. Begge Skibe laa for Bb.s Anker med klart brændende Ankerlanterner. Kl. 11³⁰ Emd. blev Skibene paasejlet af S/S »Iver Asen« af Skien, der med Stævnen ramte H.s Stb.s Side. H. fik betydelig ovenbords Skade; om Skaden paa A. er intet oplyst.

Ifølge den af I. A.s Besætning afgivne Forklaring kom dette Skib fra Aalborg med Kendtmand om Bord. Ved Hals blev der slaaet Langsom Fart for at skifte Lods. Medens Skibet afventede Lodsens Ankomst holdtes over i S.-Siden af Fjorden, hvorved I. A. kom de nævnte Ankerligere saa nær, at Kollisionen ikke kunde undgaas til Trods for, at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. I. A. tog ingen nævneværdig Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen var, at I. A. bakkede for sent.

126. S/S **Heimdall** af Rønne, 935 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Kjøbenhavn.

Kollideret d. ⁷/₉ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d. ⁹/₉ 22.

Da H. ved Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn rundede Trekroner, løb Skibet med fuld Fart parallel med S/S »Eidsvold« af Christiania. Begge Skibe var under Drejning til Bb., da H. for at gaa klar af en Sejler maatte støtte paa Roret. E. vedblev dog at dreje Bb. over og tørnede Kl. 7 Fmd. mod H.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget over Vandet.

Fra E.s Side beskrives Manøvren saaledes: Da H. var tværs af E., stoppedes E.s Maskine og Roret blev lagt Bb. for at give H. mere Plads; men umiddelbart efter tørnede H. med Stb.s Side mod E.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

127. Ff. **Hejmdal** af Grenaa, 13 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Kjøbenhavn med ca. 1600 kg Fisk.

Forlist d. ²⁰/₉ 22 i Kattegat; 2 Omkomne.

Søforhør i Grenaa d. ⁶/₆ 23 og i Esbjerg d. ²⁸/₇ 23.

D. ²⁰/₉ fik H., der befandt sig ved Griben ved Sjællands Odde, en Last Fisk fra Ff. »Havet«. H. afsejlede derefter til Kjøbenhavn. Det blæste paa dette Tidspunkt haard Storm af V. H. forliste antagelig samme Dags Eftermiddag N. for Sjælland, hvorved Fartøjets Besætning — Fisker Niels Herbert Severin Christensen (Tvis) og Fisker Josef Alfred Christensen — omkom. Fartøjet blev 10—12 Dage senere fundet sunket paa 18 m Vand udfor Spodsbjerg.

Efter at H. var blevet bjergtet af Svitizers Bjergnings-Entreprise, viste det sig, at Skrubladene var bøjet rundt om Akslen, der tilligemed Stævnørret var bøjet; Agterstævnen var bøjet, og Fartøjet havde en større Lækage om Stb.

128. S/S **Hekla I** af Kjøbenhavn, 90 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal.

Kollideret d. ¹⁰/₆ 22 paa Thorshavn Red.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. ¹⁷/₆ 22.

Se Nr. 79.

129. 4^m M/Sk. **Helga** af Marstal, 357 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Gøteborg til Dakar og Puficque med 180,9 Stdr. Planker.

Sprunget læk d. ²/₁₁ 22 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn cl. $7/_{11}$ 22.

Kl. 2¹⁵ Fmd. opdagedes det, at Skibet begyndte at trække Vand. Vinden var da SV.-lig, haard Storm. Da det ikke var muligt at holde læns ved Pumpning, og da Vandet stadig steg, besluttedes det Kl. 1 Emd. efter afholdt Skibsraad at søge ind til Frederikshavn som Nødhavn. Under de følgende Uages haarde Storme fik Skibet forskellige Havarier paa Skrog og Rigning. Pumperne maatte holdes gaaende uafbrudt for at holde læns. D. $4/_{11}$ Kl. 11 Fmd. indkom H. til Frederikshavn.

130. S/S **Helsee** af Kiel. Paa Rejse fra Nykøbing Sj. til Odense.

Grundstødt d. $26/_{11}$ 22 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $25/_{11}$ 22.

Kl. 9 Emd. grundstødte H. ved Enebærødde Fyr. Vinden var N.-lig, haard Kuling, Strømmen stærkt indgaaende. D. $28/_{11}$ stod Skibet stadig fast paa Grunden.

131. Sk. **Henny** af Brake. Paa Rejse fra Lybæk til Aalborg med 200 Tons Salt.

Grundstødt Natten mellem d. $30/_{3}$ og $31/_{3}$ 22 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $4/_{4}$ 22.

H. strandede 1 km Ø. for Rødby Havn. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

132. M/Sk. **Henriette** af Nakskov, 70 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov med ca. 60 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $27/_{2}$ 22 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning, dat. d. $3/_{3}$ 22.

Skibet blev af Isen skruet op paa Stenhagen, hvorfra det senere blev bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

b) Paa Rejse fra Gøteborg til Lysekil.

Grundstødt d. $14/_{3}$ 22 paa Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Gøteborg d. $19/_{5}$ 22.

Kl. 6³⁰ Fmd. grundstødte H. paa 58°10'8 N. Br. 11°24'6 Ø. Lgd. Skibet kom flot samme Dag Kl. 4 Emd. Aarsagen til Grundstødningen formodes at være fejl Navigering.

133. S/S **Hertha Mærsk** af Svendborg, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Holtenau til Barry Road.

Maskin havari d. $26/_{4}$ 22 i den engelske Kanal.

Søforklaring i London d. $7/_{5}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/_{8}$ og $8/_{11}$ 22.

Kl. 5³⁰ Fmd., da H. M. befandt sig paa 50°29' N. Br. 0°12' V. Lgd., blev Maskinen stoppet paa Grund af, at Pumpebalancelejerne og Cirkulationspumpestangen var brækket. Ved nærmere Eftersyn viste det sig, at yderligere Cirkulationspumpen var revnet. Det forsøgtes at faa Maskinen til at gaa uden Vacuum, men dette viste sig umuligt. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at tilkalde Assistance. D. $27/_{4}$ Kl. 8 Fmd. ankom en Slæbebaad fra Newhaven, der bugserede H. M. ind til Newhaven.

Aarsagen til Maskinhavariet formodes at være, at Maskinen arbejdede haardt under Skibets Bevægelse i den ret høje Sø.

134. Sandpumpedamper **Hesselø** af Kjøbenhavn, 220 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Kollideret d. $14/_{10}$ 22 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/_{10}$ 22.

Kl. 7 Fmd. passerede H. Toldboden for udgaaende; umiddelbart efter blev det tæt Taage. Da der omtrent samtidig hørtes Taagesignal fra en Damper forude, blev Maskinen stoppet: Kl. 7¹⁰ Fmd. saas Forskibet af en Damper, der viste sig at være S/S »Vidar« af Kjøbenhavn, ret forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede H. med Bb.s Bov mod V.s Bb.a Bov og tik det opstaaende om Bb. bøjet ind og en Kæbe brækket. V., der havde gaaet for langsom og stoppet Maskine paa Grund af Taa-gen og umiddelbart forinden Kollisionen havde bakket for fuld Kraft, tog ingen Skade. Begge Skibe fortsatte Rejsen.

135. Kt. **Hilda** af Frederikshavn.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $14/_{3}$ 22 iKattegat.

Søtorhør og Søforklaring i Frederikshavn d. $17/_{3}$ 22.

Kl. 1^{1/2} Fmd., da H. befandt sig paa en Fiskeplads under Anholt og blev manøvreret ind mod Bøjen paa Vaadet, faldt Foreren Magnus P. Jansen, der stod til Rors, over Bord, uden at det af de øvrige ombordværende bemærkedes, hvorledes Ulykken skete. En Redningskrans blev kastet ud, men den forulykkede naaede den ikke og sank straks efter. H. forblev en Time paa Stedet, uden at man saa mere til den forulykkede.

136. S/S **Hindsholm** af Kjøbenhavn, 1512 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Libau til Acton G range med Props og Bønner.

Grundstødt d. $29/_{7}$ 22 i Manchester Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/_{9}$ 22.

Medens H., der havde Lods om Bord, laa stoppet ved en Svingbro, blev Skibet af Vinden sat ind mod Bredden, hvor det tørnede med Bb.a Bov, men straks efter kom klar igen. Skibet viste sig senere at have faaet en Bule og en mindre Lækage i Boven som Følge af Grundstødningen.

137. S/S **Hjortholm** af Kjøbenhavn, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Havareret d. $1/_{1}$ 22 i Acton Grange.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/1$ 22.

Kl. 8 Fmd., da et Dampskib passerede forbi H., der laa fortøjet, kom Skibet i saa stærk Bevægelse, at Varpklampen agter om Bb. brækkede og en Støtte og en Del af Gelænderet blev bøjet.

b) Paa Rejse fra Acton Grange til Manchester.

Kollideret d. $5/1$ 22 i Manchester Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/1$ 22.

Kl. 9 Fmd. afsejlede H. fra Acton Grange med Lods om Bord. Kl. 9^{40} Fmd. passeredes en modgaende Dampner »Portsea« af Hull. Da Kanalen her var meget smal, tørnede Skibene mod hinanden, hvorved H. fik Lønningen paa Agterkant af Bakken om Bb. bøjet og Rendsstenspladen bøjet. Ved Kollisionen mistede H. Styret og løb med Stb.s Bov ind mod Siden af Kanalen, hvorefter Skibet svingede til Bb. og tørnede derved med Stb.s Agterskib. Rejsen fortsattes.

c) Paa Rejse fra Manchester til Liverpool.

Havareret d. $8/1$ 22 i Manchester Kanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/1$ 22.

Kl. 8^{30} Fmd., da H. sejlede ind i Slusen ved Erlems Lock, tørnede Skibet haardt med Stb.s Bov mod Stenkajen, hvorved der fremkom en mindre Bule.

d) Paa Rejse fra Danzig til Liverpool med Stykgods.

Kollideret d. $19/10$ 22 i Swansea South Dock.

Søforklaring i Swansea d. $20/10$ 22.

Under Manøvrering ind i South Dock tørnede H. mod Kajen med Stb.s Bov, hvorved to Plader bøjedes. Vinden var Ø.-lig med stormende Kuling.

138. Lystkt. **Ida** af Munkmærsk (Tyskland). Paa Rejse fra Mvinkmærsk til List.

Strandet og forlist d. $2/11$ - $3/11$ ved Romø; 3 Omkomne.

Strandsindsberetning, dat. d. $4/1$ 23.

I. strandede paa Sydvest-Havsand, antagelig Natten mellem d. $2/11$ og $3/11$ 22. Besætningen — ialt 3 Mand — formodes at være omkommet.

139. Gl. **Ida** af Thurø, 86 Reg. T. Br. Bygget 1786 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Helsingborg med Gødningssalt.

Kollideret d. $15/12$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/12$ 22.

Kl. 11 Emd. passerede I. tæt Ø. om Middelgrundsfortet. Vinden var da VSV. Herfra styredes N. $1/2$ Ø. Kort efter paasejlede I. finsk Bark »Lock Linncke«, der laa til Ankers uden Ankerlanterner. I. fik ved Kollisionen Spryd, Klyverbom, Kranbjælke og en Del af Lønningen og Ankerspillet ødelagt. Man forsøgte at praje L. L., men fik intet Svar. I. drev nu klar af L. L. og blev, da Skibet ved Kollisionen var blevet stærkt læk, opankret for Bb.s Anker. Ved at pumpe uafbrudt lykkedes det at holde nogenlunde læns, indtil Skibet d. $16/12$ ved Middagstid af S/S »Eskild« blev indbjerget til Kjøbenhavn.

140. Gl. **Ingeborg** af Gøteborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Kolding med ca. 4100 Kubikfod Tømmer.

Grundstødt d. $24/4$ 22 i Kolding Fjord.

Søforhør i Kolding d. $28/4$ 22.

Kl. 11 Fmd. passeredes Drejens Odde. Vinden var S., og Vejret byget. Kl. 12 Md., da I. befandt sig i den gravede Rende et Stykke udenfor Havnefyret, tog Fartøjet under en Byge Grunden paa S.-Siden af Løbet. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Ladningen var lægtret blev I. Kl. 4 Emd. bragt flot af en Bugserbaad og indslæbt til Kolding.

141. S/S **Inger** af Esbjerg, 1215 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

a) Paa Rejse fra Køge til Hangø.

Kollideret d. $30/1$ 22 i den finske Bugt.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/3$ 22.

Kl. 5 Emd. fik I., der sad fast i Isen udenfor Hangø, Assistance af Isbryderen »Tarmo«, der var for indgaende med S/S »Leiland« af Kristianssand efter sig. I. gik ind i Renden mellem de to Skibe og fulgte efter Isbryderen. Kl. 6 Emd. gav T. Signal til at mindske Fart, og kort efter løb I. fast i Isen tæt agten for T. Der blev nu fra I. givet 3 korte Stød i Dampfløjten for at advare S., der svarede med samme Signal, men lidt efter løb S. med Stævnen mod I.s Agterskib, der led betydelig Skade. I. blev derefter assisteret i Havn af T.

b) Paa Rejse fra Hangø til Rouen.

Kolli deret d. $23/2$ 22 i den finske Bugt.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/3$ 22.

Kl. 1 Emd. afgik I. fra Hangø assisteret af Isbryderen »Sampo«. I Renden etter I. fulgte S/S »Nordsøen«. Skibene sad ofte fast i Isen og maatte frigøres af S. I Løbet af Aftenen friskede Vinden fra SØ, og Isen begyndte nu at skrue. I. fik nu Ordre til at gaa agten for N. og følge efter dette Skib. Kl. 10^{45} indstillede Isbryderen Arbejdet. D. $23/2$ frigjorde S. begge Skibe, hvorefter Sejlsadsen fortsattes med N. nærmest Isbryderen. Kl. 10^{30} Fmd. løb N. fast i Isen. I. stoppede sin Maskine, men fik ikke derved Farten af Skibet og tørnede mod N.s Hæk, der blev beskadiget. Isbryderen frigjorde atter Skibene, hvorefter Reisen fortsattes uden Standsning.

(Se iøvrigt Nr. 215 a).

142. Kt. **Isabella** af Trangisvaag, 86 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $30/3$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{1}{4}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{2}{8}$ og $\frac{13}{6}$ 22.

Kl. $9\frac{1}{2}$ Emd. blev I. lagt bak, efter Bestikket 26 Sm. misv. SV.t.V. af Thorlakshavn paa Island. Kl. 10 Emd. saas en Trawler nærme sig. Da Trawleren havde Vigepligten, blev der ikke fra I., hvis Lanterner brændte klart, foretaget nogen Manøvre for at undgaa Kollision med Trawleren, der kort efter tornede mod La Klyverbom og brækkede denne samt beskadigede Stævnen. Trawleren, der viste sig at være »Vere-sis« af Grimsby, slæbte I. til Reykjavik.

143. S/S **Ivar** af Kjøbenhavn, 2145 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Frederikshavn.

Havareret d. $\frac{12}{9}$ 22 i Frederikshavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{14}{9}$ 22.

Kl. 10^{30} Emd. styredes I. indefter i Fyrlinien mod Frederikshavn, til Klokkebøjen var passeret, drejede derefter udefter med langsom Fart. Vinden var ØSØ., frisk Kuling. Skibet blev nu af Vind og Sø ført ned paa Bøjen, som gled langs Bb.s Side og et Øjeblik blev hængende paa Skibssiden. Efter Kl. 11^{05} Emd. at have faaet Lods styredes ind i Havnen. Under Manøvren for at faa Forbindelse med en Bugserbaad tørnede Forskibet mod en Duc d'Albe, hvorved Agterskibet under en Byge svingede ind mod Kajen og tørnede denne haardt. Ved Stødet sprængtes Rorkæderne og to af Skruebladene beskadigedes. Senere tørnede I. midtskibs mod et Hjørne af Kajen.

144. S/S **Jakob Mærsk** af Svendborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Kolding med Korn.

Grundstødt d. $\frac{22}{5}$ 22 ved Baltimores Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{17}{6}$ 22.

Kl. 11 Fmd. var Skibet udladet i Baltimore. Kl. 11^{45} Fmd. kastedes los, hvorefter J. M. assisteret af en Slæbebaad manøvrerede ud til Revieret. Under Manøvren tog Skibet med langsom Fart Granden i Bb.s Side af Sejllobet ind til Elevatorerne. Skibet krængede en Del over og stod derefter fast. Ved forskellige Manøvrer med Slæbebaaden lykkedes det efter ca. $\frac{1}{2}$ Times Forløb at faa Skibet flot. J. M., der var tæt, fortsatte Rejsen.

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

a) Paa Rejse fra Balik Papan til Singapore.

Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 22 i Java Søen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{3}$ 22.

Kl. 4^{05} rørte J. Grunden, Maskinerne stoppedes. C. Selatan pejledes i retv. N. 70° V. og Bira M. i retv. N. 27° V. Maskinerne, der kort efter Grundstødningen var kastet Fuld Kraft Bak blev Kl. 4^{29} Emd. skiftet til Fuld Kraft Frem, og straks efter gled Skibet af Grunden. Skibet var tæt. Rejsen fortsattes.

Anm. Paa det Sted, hvor J. grundstødte, skulde der efter Søkortet være 6 Fv. Vand ved Lavvande.

b) Paa Rejse fra Malmø til Hamborg med Stykgods.

Sprunget læk antagelig d. $\frac{9}{5}$ 22 i Østersøen.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{19}{5}$ og $\frac{1}{6}$ 22.

D. $\frac{9}{5}$ Kl. 5^{45} Emd., da Skibet var ankommet til Brunsbüttel, blev der ved Pejling af Bandtankene konstateret, at begge Nr. 7-Tankene var fulde af Vand, samt at Vandet var steget i Nr. 6-Tankene. Lækagen formodes at hidrøre fra, at Skibet har tørnet et undersøisk Vrag antagelig S. for Lolland.

146. S/S **Jessie Mærsk** af Svendborg. Paa Rejse fra Ijo, Finland til Roaen med 5936 m^3 Props.

Grundstødt d. $\frac{11}{9}$ 22 paa Seine.

Søforklaring i Rouen d. $\frac{16}{9}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{22}{11}$ 22.

Kl. 7^{15} Fmd. littede J. M., der paa Grund af Taage havde ligget til Ankers paa Seine. Da det kort efter blev taaget igen, blev Maskinen stoppet, og Skibet, der havde Lods om Bord, drev for Strømmen for at komme til en Ankerplads, hvor det kunde ligge klar af en engelsk Damper, der var stoppet op lige foran J. M. Under disse Manøvrer tog Skibet Grunden i Stb.s Side af Farvandet. Da det trods gentagne Forsøg ikke lykkedes at bringe Skibet flot, og da Vandet begyndte at falde, modtoges Tilbud om Assistance fra Havnevæsenet. Kl. 1^{50} Emd. ankom Bugserbaaden »Bonsecours«, der ved indtrædende Højvande Kl. 2^{45} Emd. begyndte at slæbe. Kl. 3 Emd. kom J. M. flot. Rejsen fortsattes til Rouen. Under Manøvrerne med Maskinen for at faa Skibet af Granden fik Maskinen forskellige Havarier.

147. S/S **Johanne** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Valencia til Kjøbenhavn.

a) Paasejlet d. $\frac{25}{1}$ 22 paa Maas-Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{2}$ 22.

Kl. 10 Fmd. fortøjedes J. for at indtage Bunkers. Kort efter blev skibet paasejlet af Kaltransporttøren »Harpen«, der for egen Maskine var ved at manøvrere op tanga Siden af J. Skibets Bb.s Side blev en Del beskadiget. Efter en mindre Reparation fortsattes Rejsen Kl. 7^{45} Emd.

Kollideret d. $\frac{29}{1}$ 22 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{2}$ 22.

Under Manøvrerne gennem Kielerkanalen, der var fyldt med svær Is, lob S/S »Viator« af Stavanger med Bb.s Bov mod J.s Hæk og gled videre langs J.s Stb.s Side. J. fik en Del ovenbords Skade. Rejsen fortsattes.

c) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Liverpool med 1600 Tons Tommer.

Paasejlet d. $\frac{22}{8}$ 22 paa Keraey Floden.

Board of Trades Return of Wreck Register, dat. Liverpool d. $\frac{28}{8}$ 22.

Kl. 9⁴⁰ Emd. blev J., der laa til Ankers ud for Canada Dock, paasejlet af S/S »Moora« og fik nogle Plader i Stb.s Bov beskadiget.

148. Kt. **Josva** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Strandet og forlist d. 24/8 22 ved Jyllands V.-Kyst; 3 Omkomne.

Strandingsforretning i Blaavand d. 24/8 og 25/8 22. Søforhør i Esbjerg d. 31/8 22. Strandingsindberetning, dat. d. 3/10 22.

Kl. 11^{1/2} Find. saas fra Stranden ved Vejers et Fartøj, som senere viste sig at være J., komme drivende — tilsyneladende i Havsnød — S. over. Kl. 1^{1/4} Emd. strandede Skibet ca. 40 m fra Land. En ombordværende Person saas springe i Vandet, hvorefter han forsvandt. Den øvrige Del af Besætningen var, da Redningsbaaden 1/2 Time senere kom ud til J., forsvundet og formodes at være druknet.

Anm. Besætningen bestod af Føreren Jens Iversen Jensen samt Fiskerne Niels Petersen og Johannes Jensen.

149. M/Jt. **Juliane** af København, 101 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal og Fyr. Paa Rejse fra Ystad til Rutehamn, Gotland med Koksgrus.

Grundstødt d. 11/12 22 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. 12/12 22. Søforhør i København d. 1/2 23.

J. grundstødte Kl. 1 Emd. ved Revnabben, SSØ. for Ystad Havn paa 55°25'2 N. Brd. 13°50'2 Ø. Lgd. og blev samme Dag Kl. 3²⁵ Emd. bragt flot af Lodsernes Motorbaad. Vinden var VNV., jævn Brise, Vejret taaget.

150. M/S **Jutlandia** af København, 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra København til Singapore med 3050 Tons Stykgods.

Brand i Ladningen d. 6/7 22 i den siamesiske Bugt.

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Singapore d. 1/8 22. Søforhør i København d. 9/9 22.

Kl. 5³⁰ Fmd. observeredes Ild i Nr. 4 Lugen. Da man paa Grund af Røg og Varme ikke kunde komme til Ilden, lukkedes Lugerne, og der sattes Damp til Rummet. Kl. 1³⁰ Emd. var Ilden slukket. Dækket og ca. 3000 Sække Ris var blevet beskadiget af Ilden.

151. 4^m Sk. **Kaj Hvilson** af Svendborg, 341 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr.

Brand om Bord d. 1/10 22 ved Rhyl (England).

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Rhyl d. 2/10 22.

Kl. 2 Fmd. udbrød Brand forude, hvorved Forskibet blev en Del beskadiget. Ilden blev slukket med Assistance af Brandvæsenet i Rhyl.

Ilden formodes at være paasat.

152. Gl. **Kamilla** af Aarhus. 39 Reg. T. Br. Bygget 1855 af Eg. Paa Rejse fra Glatved til Aarhus med 42^{1/2} m³ Kalksten.

Grundstødt og forlist d. 19/9 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. 10/10 22. Forlisanmeldelse, dat. Grenaa d. 14/10 22. Under Forsøg paa at stagvende grundstødte K. Kl. 6^{1/2} Emd. paa Ø.-Siden af Helgenæs. Vinden var SSV., stiv Kuling. Besætningen gik i Land i egen Baad. Skibet blev Vrag.

153. M/Kt. **Kamma** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Fiskeplads i Nordsoen.

Paasejlet og sunket d. 27/10 22 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 3/11 22. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. 6/11 22.

D. 26/11 Kl. 7 Emd. opankredes K. ca. 75 Sm. V. for Graadyb. Vejret var da klart, Vinden svag Brise. Føreren, der havde overtaget Vagten, forvissede sig nogle Gange i Løbet af Natten om, at Ankerlanterne brændte klart, men opholdt sig iøvrigt i Kahytten. D. 27/10 Kl. 4 Fmd. var han sidste Gang paa Dækket for at tilse Lanterne og gik derefter til Køjs. 1/2 Time senere mærkedes et voldsomt Stød i Fartøjet. Besætningen — ialt 3 Mand — løb straks paa Dækket. Det viste sig da, at K. var blevet paasejlet af tysk Damprawler »Haweste Hude«, der netop gled langs K.s Stb.s Side. Da K. begyndte at fylde, sprang Besætningen om Bord i Trawleren. K. sank kort efter. Besætningen blev sat om Bord i et Fiskerfartøj, der laa i Nærheden og senere landsat i Esbjerg.

Anm. Føreren af K. blev ved Esbjerg Sørets Dom af 6/7 23 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for Overtrædelse af Sølovens § 294, jfr. Lov Nr. 135 af 10/12 1896 § 2 og kgl. Anordning Nr. 4 af 22/1 1897 Art. 29.

154. S/S **Karla** af Esbjerg, 932 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Rotten med Cellulose og Papir.

Kollideret d. 3/12 22 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Rouen d. 11/12 22. Søforhør i København d. 7/6 23.

Kl. 6¹⁵ Fmd., medens K. holdt gaaende i den nordlige Side af Kanalen ved Gr. Nordsee for at lade modgaaende Skibe passere, løb en Motorskonnert »Friihling« af Rostock med Stævnen mod K.s Agterende, der blev en Del beskadiget ved Kollisionen. Baade før, under og efter Kollisionen gik K. fremover.

155. M/Ff. **Karoline** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med ca. 2 Tons Fisk.

Strandet d. 6/12 22 paa Jyllands Vestkyst.

Strandingsforretning i Vejers d. 7/12 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 12/12 22.

Efter nogle Dage at have fisket paa Fiskepladsen NV.t.V. af Lyngvig Fyr, ca. 20 Sm. ude, lettede Fartøjet d. $\frac{6}{12}$ Kl. 7 Fmd. for at gaa tilbage til Esbjerg. Vinden var da VNV., haard Kuling, og Søen høj. Kl. 12 Md., da K. befandt sig 5—6 Sm. ret udfor Skellet mellem Vejers og Grærup Strandlen, brød en svær Sø indover Fartøjet, der tørnede helt rundt. Da det atter var kommet paa ret Køl var Dækket fuld-stændig raseret, Styrehuset knust og en Mand af Besætningen gaaet over Bord. Det lykkedes dog at bjerge den overbordfaldne om Bord i Fartøjet igen. Da Ankeret var gaaet over Bord ved Kæntringen, blev Fartøjet liggende for Ankeret en Times Tid, da Ankerrossen sprang og Fartøjet drev paa Land. Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. blev Besætningen bjerget i Land af Redningsbaaden fra Vejers.

156. M/Gl. **Karoline** af Hadsund.

Grundstødt d. $\frac{13}{12}$ 22 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. d. $\frac{9}{1}$ 23.

K. grundstødte ved Vejrø d. $\frac{13}{12}$ 22 og blev bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

157. S/S **Kasan** af Kjøbenhavn, 1115 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Harwich med 450 Tons Stykgods.

Tørnet mod Kajen d. $\frac{17}{12}$ 22 i Harwich Havn.

Søforklaring i Harwich d. $\frac{18}{12}$ 22.

Under Manøvrering til Kajen blev Skibet af Tidevandet ført med Boven haardt mod Kajen, hvorved det blev en Del beskadiget.

158. S/S **Kaspar** af Hamborg. Paa Rejse fra Seaham Harbour til Masnedsund med Stenkul.

Grundstødt d. $\frac{2}{11}$ 22 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Vordingborg d. $\frac{8}{11}$ 22.

D. $\frac{1}{11}$ Kl. 11²⁰ Emd. pejledes Kjelds Nor Fyr i NNV., Afst. 3 Sm. Herfra styredes misv. NNØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Det blæste Storm af SSØ. med høj Sø; Vejret var usigtbart. D. $\frac{2}{11}$ KL 12⁴⁵ Fmd. grundstødte K. paa Langelands Ø.-Kyst. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Ymer«, der Kl. $6\frac{1}{2}$ Emd. trak K. af Grunden. Rejsen fortsattes. Ved Ankomsten til Masnedsund d. $\frac{3}{11}$ Kl. 3 Emd., viste det sig, at alle Skruerbladene var beskadiget.

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

159. M/Gl. **Kirstine** af Aalborg, 49 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Thisted til Halmstad.

Grundstødt d. $\frac{14}{10}$ 22 ved Sveriges V.-Kyst.

Strandingsrapport, dat. Gøteborg d. $\frac{16}{10}$ 22.

K. grundstødte mellem Kl. 5 og 6 Emd. i taaget Vejr tæt Ø. for Tytø, og kom 20 Minutter senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Taage og Strømsætning.

160. S/S **Klampenborg** af Kjøbenhavn, 313 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Køge med 400 Tons Superfosfat.

Borteblevet; 12 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{1}$ og $\frac{31}{3}$ 22. $\frac{8}{10}$ og $\frac{3}{11}$ 23 samt $\frac{30}{1}$ 24. Forlisansmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{22}{2}$ 22.

D. $\frac{28}{12}$ 21 afgik K. fra Danzig-Neufahrwasser, men returnerede paa Grand af Storm og fordi Ferskvandsbeholdningen var lækkeret ud af Tanken. D. $\frac{30}{12}$ afsejlede K. igen. Skibet naaede ikke senere til Havn og maa formodes at være forlist i Østersøen, hvorved hele Skibets Besætning — ialt 12 Mand — er omkommet. To af Skibets Baade, hver indeholdende Ligene af 3 af Besætningen, blev senere fundet drivende i Østersøen.

Anm. Skibets Besætning bestod af Kaptajn V. C. J. Kjoller af Rønne, 1. Styrmand S. Sørensen og 2. Styrmand H. A. Nielsen, begge af Kjøbenhavn, 1. Maskinmester O. Fiehn af Gentofte. 2. Maskinmester O. J. Sørensen af Valby, Kok og Hovmester C. R. Christensen af Vejlbj pr. Riiskov. Matroserne K. C. Molgaard af Hjørring og J. L. Madsen af Kjøbenhavn. Letmatros B. S. Larsen af Vejle. Fyrbøderne J. V. E. Taagerup og L. Hegvald begge af Kjøbenhavn samt Dreng R. Jensen af Ørsted.

161. S/S **Knud II** af Kjøbenhavn, 1946 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Hejse fra Raumo til London.

Kollideret d. $\frac{21}{10}$ 22 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{11}$ 22.

Kl. ca. 2 Fmd. var K. II., der havde Lods om Bord. ved at passere en mindre medgaaende Damper »Fritz Schindter« af Hamborg. For at gaa klar af en modgaaende Damper maatte K. II. holde stærkt til Stb. og kom herved saa nær F. S. at Skibene kolliderede, dog uden at tilføje hinanden nævneværdig Skade. Umiddelbart efter opankredes K. II. for Stb.s Anker. Den modgaaende Damper — S/S »Umealf« af Hamborg — tørnede nu haardt mod F. S., der drev ned paa K. II. og ramte dette Skibs Bb.s Bov. F. S. sank som Følge af Kollisionen. K. II., der var tæt og kun havde faaet nogle mindre ovenbords Skader, fortsatte Rajsens.

162. S/S **Kong Haakon** af Esbjerg, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Harwich med Stykgods.

a) Havareet d. $\frac{21}{12}$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Harwich d. $\frac{22}{11}$ 22.

Kl. 9 Emd., da Skibet befandt sig 3 Sm. N. for Shipwash, blev en Dør i Bb.s Side paa Promenade-dækket knust af en Braadsø. Vinden var SSV., haard Storm.

b) Skruen beskadiget d. $22/12$ 22 i Harwich.

Søforklaring i Harwich d. $22/12$ 22.

Under Manøvring til Kajen tørnede Skibet med Agterenden mod Bøjen midt i Strømmen, hvor ved Skruen blev beskadiget. Vinden var SSV., haard Storm.

163. S/S **Krakow** af Danzig. Paa Rejse fra Hull til Helsingborg med 510 Tons Kul og Koks.

Skruet ned af Isen og forlist d. $5/2$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $14/4$ 22.

K. blev Kl. 8 Emd. skruet ned af Isen og forliste udfor Gjerrild ca. 10 Sm. fra Land. Besætningen gik i Land over Isen.

164. S/S **Kurland** af Kjøbenhavn, 1331 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Riga med Kul.

Grundstødt d. $21/4$ 22 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $24/4$ 22.

Kl. 10 Emd. grundstødte K. paa $56^{\circ}5'$ N. Brd. $15^{\circ}36'5$ Ø. Lgd., men kom umiddelbart efter flot. Anm. Aarsagen til Grundstødningen formodes at være Forveksling af Fyrene ved Karlskrona.

165. 5^m M/Bk. **København** af Kjøbenhavn, 3901 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Colon.

Skruen havareret d. $3/1$ 22 ved Colon.

Søforklaring i San Francisco d. $14/3$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/11$ 22.

Ved Indsejlingen til Colon gik Motoren pludselig stærkt ned i Omdrejninger. Motoren stoppedes. Skibet, der var under Bugsering, fortsatte til Colon. Ved senere Eftersyn viste det sig, at Omstyringsmekanismen i Skruenavet var havareret.

166. M/Kvase **Laura** af Kerteminde, 24 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Horten til Skagen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $1/11$ 22 ved Skagen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $4/11$ 22.

Kl. 1 Emd., da L. befandt sig ca. 400 Fv. udenfor Skagen Havn, faldt Letmatros Peter Christian Rasmussen af Vanløse paa Grund af Fartøjets Slingren over Bord. Vinden var da S.-lig, haard Kuling, og Søen meget høj. Fartøjet blev straks løbet gennem Vinden og var knapt 5 Minutter efter tilbage ved Ulykkesstedet; der blev her kastet en Redningskrans og en Trosse ud til den overbordfaldne, der dog ikke fik fat i nogen af Delene, før han sank. Fartøjet blev paa Stedet $1/2$ Time uden at man saa noget til den forulykkede, hvorefter det gik i Havn.

Under Forhøret blev det oplyst, at Redningskransen opbevaredes under Damdækslugen. Søretten tildelte Fartøjets Fører Marius Jørgensen en Advarsel i Anledning af, at Redningskransen ikke havde været opbevaret paa Dækket.

167. 3^m Sk. **Laura** af Marstal. 120 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Oporto til Marstal i Ballast.

Forlist d. $22/1$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Hamborg d. $30/1$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. $14/3$ 22.

D. $20/1$, da Skibet befandt sig paa $58^{\circ}43'$ N. Brd. $3^{\circ}40'$ Ø. Lgd. under haard Storm af SSØ., borttog en Braadsø næsten alt opstaaende om Bb.; samtidig forskød Ballasten sig saaledes, at Skibet fik saa stærk Slagside, at det stod i Fare for at kænre. For at lette Skibet blev Riggeren kappet; men da Masterne faldt, blev en stor Del af Dækket revet op. Der sattes nu Nødflag for en Damper, der var i Sigte. Det lykkedes Damperen — S/S »Balder« af Bergen — ved Hjælp af Kasteliner at faa Forbindelse med L. og at faa bjergget 2 Mand af L.s Besætning. Mørke og tiltagende Storm umuliggjorde yderligere Redningsarbejde, og Skibene drev fra hinanden. Ved at øse uafbrudt med Pøse lykkedes det at holde L. flydende indtil d. $22/2$ ved Middagstid, da en Fiskedamper — »Kirckwärder« af Cuxhaven — kom til Stede og ved Hjælp af en Flaade bjergede Resten af L.s Besætning. K. blev liggende ved L. indtil om Morgenen d. $23/2$, da L. var forsvundet. Besætningen blev landsat i Cuxhaven d. $27/2$ 22.

Anm. Aarsagen til Forliset maa efter det oplyste antages at være haardt Vejr.

168. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra London til Reval med Korn og Stykgods.

Skrue og Rør havareret d. $19/2$ - $21/2$ 22 i Østersøen.

Søforklaring i Reval d. $2/3$ 22.

Siden Skibet passerede Skagen havde dei flere Gange i kortere eller længere Tid ligget fast i Isen i Kattegat og Østersøen. Under Arbejdet med al komme fri af Isen d. $19/2$ blev Skruen stærkt beskadiget, og d. $21/2$ bøjedes Roret ligeledes under Forsøg paa at komme fri af isen. D. $22/2$ Kl. 8 Emd. ankom Skibet til Reval.

b) Paasejlet d. $17/7$ 22 i Lissabon Havn.

Søforhør i Svendborg d. $27/11$ 22.

Kl. 6²⁰ Emd. løb S/S »Extremadura« af Lissabon under Manøvre ind til Kajen med Stævnen imod Agterenden af L. M., der laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen sprængtes L. M.s Fortøjninger, og Skibet kom i Drift fremover og tørnede mod en foranliggende belgisk Damper. L. M. fik adskillig ovenbords Skade. Vinden var stiv N.-lig, Vejret klart.

c) Paa Rejse fra Penarth til Petrograd med Kul.

Kollideret d. $30/9$ 22 paa Penarth Red.

Søforhør i Svendborg d. $27/11$ 22.

Kl. 2^{15} Fmd. afgik L. M. med Lods om Bord fra Dockgaten i Penarth. I den uddybede Rende saas en modgaaende Damper, der ved Signal med Dampfløjten tilkendegav, at den vilde holde sig i Stb.s Side af Farvandet. L. M. gav tilsvarende Signal og holdt saa langt til Stb. som muligt. Fra L. M. saa man imidlertid stadig den modgaaende Dampers grønne Lanterne, og da Skibene var kommet saa nær hinanden, at Kollision maatte befrygtes, blev i begge Skibe Maskinerne kastet Fuld Kraft Bak; den modgaaende Damper lod yderligere sit Anker falde. Kl. 2^{35} Fmd. tørnede Skibene sammen med Stb.s Bov. L. M. fik en Del mindre ovenbords Havari og fortsatte Rejsen.

169. M/S **Leise Mærsk** af Svendborg, 2925 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Savona til New Orleans.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $28/3$ 22.

Søforhør i New Orleans d. $6/4$ 22.

Kl. 5 Emd., da Skibet befandt sig i Atlanterhavet, faldt Matros Albert Lauridsen Pedersen af Marstal fra Mellemdækket ned i Nr. 4 Lastrum. Han blev bevidstløs ved Faldet og døde Kl. 7 Aften uden at være kommet til Bevidstheden.

170. M/Kt. **Leonora** af Fuglefjord, 97 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bergen til Færøerne med Salt og Træ.

Forladt i synkefærdig Tilstand d. $23/9$ 22.

Søforklaring i Haugesund d. $26/9$ 22. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $6/10$ 22.

D. $17/9$ viste Skibet sig at være læk, saaledes at det kun ved uafbrudt Pumpning kunde holdes læns. Under de følgende Dages Storme af NV. drev Skibet i SSØ.-lig Retning. D. $20/9$ Kl. 1 Emd. knækkede Sprydet og en Del af Skanseklædningen samt Maskinhuset og Baaden ødelagdes. Da man kun med yderste Anstrengelse kunde holde læns, besluttedes det at forsøge at naa ind til Shetlandsøerne. D. $21/9$ Kl. 8 Fmd. havarede Motoren, idet Krumtapplejet smeltede. Skibet maatte herefter anses som Vrag, og da man d. $23/9$ fik Øje paa et Fiskerfartøj sattes Nødsignal. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at forlade Skibet. Efter at den havarede Baad var repareret gik Besætningen Kl. 6 Emd. fra Borde og blev optaget af norsk Fiskerfartøj »Primula«, der d. $24/9$ landsatte L.s Besætning i Akrehavn.

171. S/S **Leontes** af Hamborg, 333 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Vejle med Stykgods.

Grundstødt d. $11/1$ 22 i Vejle Fjord.

Søforhør i Vejle d. $14/1$ 22.

Kl. 10 Emd. grundstødte L. ved Træskohagen. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges d. $12/1$ Tilbud om Assistance fra Bugserbaaden »Munkebjerg«; Kl. 8^{45} Emd. Lykkedes det at bringe Skibet flot.

Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være. at man i L. under en Snebyge antog en mindre Baad med Mast for Bøjen ved Træskohagen.

172. Gl. **Lief** af Karlshamn, 52 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $26/11$ 22 ved Omø.

Strandingsindberetning. dat. Omø d. $27/11$ 22.

Kl. 3 Fmd. grundstødte L. paa Revet N. for Omø. Vinden var VSV.; Vejret regndiset. Skibet kom af Grunden samme Dags Aften og blev indbragt til Omø Havn.

173. S/S **Liesel Halm** af Köln, 963 Reg. T. Br. Bygget 1921. Paa Rejse fra Seaham til Nykøbing M. med Gaskul.

Grundstødt d. $21/10$ 22 i Thyborøn Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. $26/10$ 22.

D. $26/10$ Kl. 8^{15} Fmd. opankredes L. H. ved Thyborøn for at afvente højere Vandstand. Skibet trimmedes til et Dybg. af $13'0''$ For og Agter. D. $21/10$ Kl. 3^{20} Emd. lettedes og styredes indefter assisteret af Lods og Slæbebaad. Kl. 3^{45} Emd. grundstødte L. H. i den ene Side af Farvandet og blev af Strømmen ført tværs i Løbet. De følgende Dage forsøgtes det gentagne Gange ved Maskinmanøvrer at bringe Skibet flot, men uden Held. D. $23/10$ Kl. 10 Fmd. fik L. H. en Lægtter langs Siden. Efter at ca. 80 Tons af Ladningen var lægtiet, kom Skiber Kl. 5 Emd. flot, hvorefter Rejsen fortsattes. L. H. havde ved Grundstødningen faaet en mindre Bundlækage.

174. S/S **Limfjorden** af Thisted. 488 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Løgstør til Thisted.

Grundstødt d. $28/1$ 22 i Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/3$ 22.

Kl. 9^{30} Fmd. afgik L. fra Logstor med Lods om Bord og assisteret af Slæbedamperen »Lindormen«. Der styredes V. efter i Sejlrenden, idet Slæbebaaden havde en Trosse paa L.s Bov for at lette Styringen. Kl. 9^{45} Emd. tog Skibet Grunden midt i Løbet og kom herved og som Følge af den medgaaende Strøm til at ligge tværs i Farvandet. Det forsøgtes med Assistance af slæbebaadene »Lindormen« og »Diana« at bringe Skibet flot. men uden Held. Da Vandet var faldet, udsattes Arbejdet. D. $29/1$ Kl. 10^{15} Fmd. var Vandet steget $6''$; ved Assistance af »Lindormen« blev L. nu drejet ret i Løbet og kom flot, hvorefter Skibet gik ind til Løgstør.

175. S/S **Lituanien** af Kjøbenhavn, 6622 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra New York til Danzig.

Havareret i Isen d. $13/8$ 22 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $16/2$ 22.

Kl. 3^{10} Emd. passeredes Skagen. I Kattegat mødtes Drivis. Der styredes nu forskellige Kurser for at undgaa Isen. Kl. 8^{05} Emd. maatte Maskinerne stoppes nogen Tid, for at Damptrykket kunde sættes op. Da Maskinerne blev meldt klar, blev der slaaet Frem og Bak nogle Gange, uden at Skibet, der nu var fast i Isen, bevægede sig. Tredie Gang der blev slaaet Frem begyndte Skibet at bevæge sig langsomt fremover og kom ud i aabent Vand. Til Trods for, at Roret laa Bb., drejede L. nu stadig Bb. over. Ved Eftersyn viste det sig, at Roret var brækket. Roret blev nu hevet i Midterstilling og sat fast, hvorefter der styredes ved Hjælp af Skruerne alene. D. $15/2$ fik L. Forbindelse med Isbryderen »Væderen«, der assisterede L. V. over ud i frit Vand, hvorefter L. gik til Frederikshavn.

b) Paa Rejse fra New York til Danzig i Ballast.

Kollideret d. $19/9$ 22 i Danzigs Havn.

Søforklaring i Danzig d. $28/9$ 22.

Kl. 7 Fmd., da L. med Lods om Bord og Slæbebaad for og agter var ved at manøvrere ind til Anlægsbroen ved Emigrantstationen, drev en orkanagtig Byge Skibet ind mod Broen, hvor der ved L.s Anlægsplads laa nogle Lægtene fortøjede. L. tørnede med Siden mod Lægtene, der kun fik ubetydelig Skade.

c) Paa Rejse fra New York via Kjøbenhavn til Danzig.

Grundstødt d. $18/12$ 22 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/12$ 22. Strandingisindberetning, dat. d. $6/1$ 23.

Efter at L. d. $14/12$ havde passeret Falsterbo Rev Fyrskib i ca. 4 Sm.s Afst. og herfra staaet ca. 4 Sm. retv. S.8°Ø. i, blev Kursen Kl. 11 Emd. ændret til retv. N.87°Ø. Da Skibet efter Loggen havde udsejlet 61 Sm., blev Kursen d. $18/12$ Kl. 3^{30} Fmd. ændret til retv. N.65°Ø. Vejret var paa dette Tidspunkt regndiset. Kl. 3^{50} Fmd. gav et Lodskud 23 Fv. Kort efter saas et hvidt Lys tværs om Stb., som straks blev antaget for at være Hammerens Fyr; men umiddelbart herefter skimtedes Land ret forud. Roret blev nu lagt haardt Stb. og begge Maskiner kastet Fuld Kraft Bak. Inden Skibet var helt stoppet, mærkedes det, at Skibshunden skurede over Sten, og Skibet stod fast udfor Teglkåas. Kl. var da 4^{05} Fmd. Der blev straks forsøgt at faa Skibet af Grunden; men først efter at alle Tanke var lænset og efter, at der var arbejdet med Varp og Skibets Maskiner, lykkedes det Kl. 6 Emd. at bringe Skibet flot. Rejsen fortsattes.

176. M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Barry Doek til Monteideo med Kul.

Havareret d. $15/4$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Buenos Aires d. $3/6$ 22.

D. $15/4$ Kl. 2^{50} Fmd. passeredes Wolf Rock i 10 Sm.s Afst. Det blæste da haard Storm af SV. med høj Sø. Kl. 6^{45} Fmd. tog Skibet en svær Sø over, der foraarsagede forskellige ovenbords Havarier. Kl. 2^{30} Emd. mindskedes Farten, og Skibet holdtes af for Vejret. Pakdaasen om Rorstammen, der var slaaet løs, blev repareret, hvorefter Skibet fortsatte Rejsen Kl. 4 Emd. Da en Del Nitter var slaaet løse, og Skibet som Følge deraf trak en Del Vand, maatte der stadig lænses fra Nr. 1 og 4 Lastrum. D. $13/6$ ankom L. til Monteideo.

177. 3^m Sk. **Ludvig** af Thurø, 182 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kotka til Plymouth med 88 Stdr. Staver.

Sprunget læk og mistet Dækslast, søgt Nødhavn Decbr. 22.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $3/1$ 23.

D. $2/12$ 22 mistede Skibet under en Storm i Østersøen en Del af Dækslasten. Skibet lakkede en Del, men kunde dog holdes læns. Under Bugseringen gennem Kielerkanalen fik Skibet en Del mindre ovenbords Havarier. Efter at L. paa Grund af haardt Vejr havde ligget opankret ved Cuxhaven, fortsattes Rejsen d. $18/12$. D. $21/12$ mistede Skibet under en orkanagtig Storm en Del af Dækslasten. Da L. trak meget Vand, saaledes at det var vanskeligt at holde læns, besluttedes det efter afholdt Skibsraad at søge Nødhavn. Vinden var da SV. med stormende Kuling. Kursen sattes mod Skagerak. D. $28/12$ ankredes i Læ af Hirtsholmene for stormende Kuling af Syd. D. $29/12$ indkom L. til Frederikshavn.

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

178. M/S **Lännetär** af Brahestad, Finland, 505 Reg. T. Br. Bygget 1821 af Fyr. Paa Rejse fra Blyth til Karrebæksminde med ca. 670 Tons Kul.

Grundstødt d. $28/4$ 22 ved Lollands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Karrebæksminde d. $8/5$ 22.

Kl. 7^{50} Fmd. lettedes fra en Ankerplads ved Albuen, hvor man forgæves havde søgt at faa Lods. Der styredes herfra langs Landet. Kl. 9^{20} Fmd. saas den N.-ligste Prik ved Onsevig i Ø.; da man vilde ændre Kurs, opdagedes det, at Skibet stod fast. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Ymer«, der Kl. 10 Emd. trak L. af Grunden. L. fortsatte Rejsen.

179. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1065 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Kristiania til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $22/12$ 22 i Kristianiafjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/12$ 22.

Kl. 4^{30} Emd., da Fulehuk Fyr pejledes i SV. $1/2$ S. i ca. 1 Sm.s Afst., observeredes pludselig en rød Lanterne $1/2$ Str. om Stb. et Par Skibslængder af og omtrent samtidig saas Skroget af en 3^m Skonnert liggende omtrent Ø. over. Der blev straks givet haardt Bb.s Ror og slaaet Bak til Maskinen, men et Øjeblik efter ramtes Skonnerten tæt agtenfor Stormasten i Bb.s Side, og M.s Stævn trængte flere Fod ind i Siden paa Sejleren. M.s Maskine blev nu stoppet, og medens Skibene endnu var forbundne, klatrede

Skonnertens Besætning og Lods — ialt 8 Mand — om Bord i M. Skonnerten, der var ladet med Props, drev af, og det forsøgte at faa Forbindelse med den igen, men uden Held. M., der ikke havde taget Skade ved Kollisionen, opankredes ved Horten. Skonnerten viste sig at være »Gustaf« af Mariehamn.

180. M/Sk. **Magda** af Hasle, 79 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg, Bøg og Fyr.

Grundstødt d. $\frac{21}{9}$ 22 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning. dat. d. $\frac{25}{9}$ 22.

Under en Storm af NV. blev M., der laa fortøjet ved Refsnæs Teglværks Bro, hvor Skibet indladede Mursten, revet løs fra Broen og ført ind i Nekselø Bugt, hvor det grundstødte. Skibet havde, da det grundstødte, mistet begge Ankre samt Storsejl og Klyver. M. blev senere bragt flot af Fiskere og indbjerget til Havnsø.

181. S/S **Magnus** af Kjøbenhavn, 1326 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Dunkerque.

Kollideret d. $\frac{3}{2}$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{3}$ 22.

Kl. 3^{24} Emd. afgik M. fra Kjøbenhavn. Reden var opfyldt af Is, hvorfor M. maatte manøvrere Frem og Bak for at komme igennem. Kl. 6 Emd. kom S/S »Kasan« for udgaende. M. forsøgte at følge efter i den af K. aabnede Rende. Kl. 6^{24} Emd. gik K. fast i Isen, og til Trods for, at M. straks slog Bak, løb M. med Bb.s Bov mod K.s Stb.s Laaring, hvorved M.s Bov fik en mindre Skade.

Anm. Søforklaring for K. foreligger ikke.

182. M/Sk. **Magnus** af Lemvig, 230 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Gijon til Setubal i Ballast.

Motoren havareret d. $\frac{4}{6}$ 22 i den biscaviske Bugt.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{11}{7}$ 22.

Kl. 8^{30} Emd. sprængtes Motorens Krumtappleje; Stemplet slog Topstvkket i Stvkker, og Krumtappstangen slog Hul i Bundrammen; endvidere revnede en Støbejernssøjle og Kompressionshuset. Skibet, der var tæt ved den spanske Kyst, ankredes op for ikke at drive paa Land. Vejret var taaget og stille. Da det ikke var muligt at reparere Skaden om Bord, og da der stadig ikke var tilstrækkelig Vind til at sejle, modtog Skibet d. $\frac{6}{6}$ Kl. 5^{30} Emd. Tilbud om Assistance fra en Trawler, der slæbte M. til en Ankerplads i Vivero Bugten. Da Motoren ikke her kunde repareres forsvarligt, besluttedes det at sejle til Rotterdam for at faa Reparationen tilendebragt. Efter at den ene Cylinder var bragt i Orden afgik Skibet d. $\frac{28}{6}$ Kl. 11 Fmd. fra Vivero til Rotterdam, hvortil det ankom d. $\frac{7}{7}$ Kl. $1\frac{1}{2}$ Emd.

183. S/S **Maj** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Poole til Petrograd med Korn.

Kolli deret d. $\frac{11}{11}$ 21 i Petrograds Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{3}$ 22.

Kl. 7^{20} Fmd. forlod M. Kronstadt med Lods om Bord. Kl. 11^{15} Fmd., under Forhaling for at komme ind til Kajen, trykkede Isen og Vinden M. ind paa den finske Trædamper »Granit« af Helsingfors, hvorved G.s Lønning beskadigedes. M. tog ingen Skade.

184. S/S **Maja** af Kjøbenhavn, 377 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{13}{11}$ 22 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{11}$ 22.

Lidt efter Kl. 7 Emd. observeredes en grøn Lanterne ca. 1 Str. forude om Bb. og samtidig saas modgaende Dampere om Stb. Lodsens beordrede Roret lagt Stb. Kort efter blev Maskinen stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak. Kl. 7^{20} Emd. kolliderede M. med Sejleren »Heinrich« af Stade. Kl. 7^{30} blev M. opankret. Da Skibet viste sig at være tæt, og da Føreren af H. meddelte, at hans Skib ogsaa var tæt, fortsattes Rejsen Kl. 8^{15} Emd. M. havde ved Kollisionen faaet en mindre Bule i Bb.s Bov.

185. 3^m Sk. Maren af Marstal, 223 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg.

Kollideret d. $\frac{1}{6}$ 22 paa Leith Red.

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Dysart d. $\frac{7}{6}$ 22.

Kl. 6 Emd., da M. befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. V. for Leith Pier og laa tæt til Vinden, tørnede S/S »Linhope«, der kom ud fra Leith Havn, mod M.s Stb.s Side, der beskadigedes ved Kollisionen.

186. S/S **Margrethe** af Kjøbenhavn. 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

En Mand dræbt ved Nedstyrtning d. $\frac{31}{7}$ 22.

Søforklaring i Newcastle o. T. d. $\frac{4}{8}$ 22. Søforhør i Nakskov d. $\frac{14}{8}$ 22.

Kl. 9^{30} Find., da Skibet laa til Ankers paa Tynefloden, faldt Kok Niels Hansen Willumsen fra Dækket gennem Bb.s Bunkerluge ned paa Mellemdæks Tværbjælken. Ved Faldet slog han Hovedet saa alvorligt, at han afgik ved Døden d. $\frac{1}{8}$ Kl. 7 Emd.

187. Jt. **Marie** af Horsens, 31 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Eg. Paa Rejse fra Landskrona til Sønderborg med ca. 54 Tons Lervarer.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{17}{7}$ 22 ved Møen.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{22}{7}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Horsens d. $\frac{8}{8}$ 22.

Under haard NV.-lig Kuling med høj Sø sprang M. læk og sank Kl. 10 Emd. ved Møens Fyr. Besætningen bjergedes af en Fisker fra Møens Klint.

- 188.** Gl. **Marie** af Egersund, 40 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Randers med ca. 75 Tons fyrfaste Sten.
 Sprunget læk og sunket d. $14/10$ 22 i Lillebælt.
 Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $21/10$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Egersund d. $16/11$ 22.
 Kl. 1 Fmd., da M. befandt sig N. for Als, opdagedes det at Skibet var halv fuldt af Vand. Skibet havde den foregaaende Dags Middag været læns. Da Skibet ikke kunde holdes paa Pumperne, gik Besætningen i Jollen; kort efter sank M., hvorefter Besætningen roede i Retning af Nordborg Fyr og ankom efter 3 Timers Roning til Holms Kyst.
 Anm. Der er intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Lækagen.
- 189.** S/S **Marie** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
 a) Paa Rejse fra Søderhamn til Palma og Valencia med Træ.
 Kollideret d. $9/11$ 22 i Kielerkanalen.
 Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $16/1$ 23.
 Kl. 11^{10} Emd., da M. var paa Vej gennem Kielerkanalen, gav Lodsens Ordre til at fortøje paa Grund af Taage. Kl. 11^{25} Emd. stødte Skibet under Manøvrerne meget haardt med Agterenden mod en Fortøjningspæl. Ved Eftersyn viste det sig, at Roret var vredet i Rorstammen ca. 35° , samt at 3 Skrueblade var havareret.
- 190.** M/Gl. **Marie** af Nexø, 136 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Roumo til Gilleleje med Træ.
 Grundstødt d. $22/11$ 22 ved Sveriges Østkyst.
 Søforklaring i Stockholm d. $25/11$ 22. Søforhør i Kronborg vestre Birk d. $18/12$ 22.
 Kl. 5 Fmd. grundstødte M. paa Flisalægger NV. for Simpnäsklubb. Vinden var da V.-lig, haard Kuling, og Vejret let diset. Ved at fore Varp ud og kaste en Del af Dækslasten over Bord lykkedes det Kl. 4 Emd. at bringe Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Som Følge af Grundstødningen mistede Skibet et Varp-anker og en Del Fortøjningsgods; af Dækslasten blev ialt ca. 19 Stdr. kastet over Bord.
 Anm. Grundstødningen maa efter det i Sagen oplyste antages at skyldes Strømsætning.
- 191.** 3^m M/Sk. **Marie** af Marstal, 271 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Burnt-island til Rødby Havn med 392 Tons Kul og Koks.
 Mistet Dækslasten d. $19/12$ - $20/12$ 22 i Nordsøen.
 Søforklaring i Haugesund d. $30/12$ 22.
 I Dagene $19/12$ og $20/12$ mistede Skibet under haard Storm af SØ. hele Dækslasten, som blev skyllet over Bord af de svære Søer. D. $25/12$ indkom M. til Espevær.
- 192.** Sk. **Marstal** af Marstal, 60 Reg. T. Br. Bvgget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Korsør til Aalborg med 99530 kg Hvede.
 Strandet og forlist d. $20/3$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.
 Søforklaring i Ebeltoft d. $27/3$ 22. Strandingsindberetning, dat. d. $21/3$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. $7/4$ 22.
 Kl. 7 Fmd. ankredes ved Glatved Strand. Kl. 11 Emd. blæste det op til Snestorm af Ø. Man begyndte da at hive ind paa Kæden; da de sidste 15 Fv. ikke kunde hives ind, maatte man lade Ankeret med 15 Fv. Kæde gaa. Under Manøvreringen for at komme under Sejl faldt Skibet mod Land og strandede. Som Følge af den høje Sø huggede Skibet haardt i Grunden. D. $21/3$ Kl. 2 Fmd. var Skibet fuldt af Vand og alt opstaaende paa Dækket slaaet over Bord, saa at Besætningen maatte ty op i Riggen. I Løbet af Natten blev der afbrændt Blus, som dog ikke blev observeret fra Land. Da det blev lyst, sprang Ungmanden over Bord, svømmede i Land og fik tilkaldt Hjælp. Da der var kommet Folk paa Stranden, svømmede Føreren i Land med en Line, hvorved det lykkedes at hale Styrmanden i Land. Skibet blev Vrag.
 Anm. Som Anerkendelse for behjertet Optraeden ved Redningen af M.s Besætning fik Ungmand Peter Bagger Larsen d. $29/12$ 23 af Handelsministeriet tildelt et Sølvbæger med Inskription.
- 193.** 3^m Sk. **Meta** af Marstal, 225 Reg. T. Br. Bvgget 1904 af Eg. Paa Rejse fra St. Brieux til Lissabon med 346 Tons Kartoffler.
 Havareret d. $21/12$ 22 i Kanalen.
 Søforklaring i Weymouth d. $22/12$ 22. Søforklaring i Lissabon d. $1/2$ 23.
 Kl. 3 Emd., da M. under haard S.-lig Storm styrede mod Portland for at søge Læ, blev Styrehuset agter kunst af en svær Braadsø. Samtidig brækkede Roret. Begge Ankre blev nu kastet og Nødsignal hejst. Skibet drev med begge Ankre mod Land. D. $22/12$ blev Besætningen bjerget af Redningsbaaden fra Weymouth og Kl. 1^{30} Fmd. landsat i Weymouth Havn. Skibet blev taget paa Slæb af to Slæbebaade og indslæbt til Portland.
- 194.** M/S **Mexico** af København, 3013 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Ladning Benzin og Petroleum.
 Beskadiget d. $30/5$ 22 ved Brand i Helsingborg Havn.
 Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/6$, $13/7$ og $26/10$ 22.
 Kl. 1^{50} Emd. opstod der Ild i noget Benzin, der flød paa Vandel. M. bu paa dette Tidspunkt fortøjet ved Kajen og lossede Benzin. Benzinpumperne blev straks stoppet, og Skibet forhalet agter over for at komme fri af Ilden; ved Forhalingen sprængtes Benzinledningen, hvorved en Del Benzin spildtes i Vandet. I Løbet af nogle Timer lykkedes det Brandvæsenet fra Land at slukke Ilden i Havnen. M. havde da faaet nogle Plader bulet som Følge af Varmen fra Flammerne.

195. Motorfærge Mommark af Mommark. Paa Rejse fra Faaborg til Mommark.Kollideret d. $15/11$ 22 i Lillebælt.Søforklaring og Søforhør i Faaborg d. $17/11$, $25/11$ og $28/11$ 22.

Kl. 7^{15} Emd. — kort efter at Færgeren var kommet ind i Bjørnø Fyrs hvide Fyrvinkel — opdagedes pludselig Sejlene af et Fartøj ret forude i 1 a 2 Skibslængders Afstand. Omtrent samtidig bemærkedes det, at der fra Fartøjet blev svinget med en Lanterne. Begge Færgens Maskiner blev straks kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede Færgeren med Stævnen mod Stb.s Side af Fartøjet — Jagt »Niels« af Egersund, — der straks sank. N.s Besætning — ialt 2 Mand — bjergede sig i Jollen og blev taget om Bord i Færgeren. N. var kort før Kollisionen paa Grund af Vindstille blevet opankret ca. 400 m N. $1/2$ V. fra Skramsflak Prik i ca. 7 m Vand. Under Søforhørene paastod N.s Besætning, at N.s Ankerlanterne havde været tændt og hejst i Stb.s Side fra ca. 10 Minutter før Kollisionen, indtil Føreren umiddelbart før Kollisionen havde svinget med den for at advare Færgeren. Fra M.s Side blev det hævdet, at N.s Ankerlanterne først var blevet synlig i det Øjeblik, der var blevet svinget med den. M.s Fører, Styrmand og en Ungmand var paa det paagældende Tidspunkt paa Broen og holdt alle skarpt Udkig forefter. Vejret var klart. Endvidere blev det under Søforhørene oplyst, at N. under Sejladsen tidligere paa Aftenen inden Ankringen ikke havde haft sine Lanterner tændt efter Solnedgang, samt at dette Fartøj efter Opankringen ikke havde bjerget Storsejlet.

196. 3^m M/Sk. Morsø af Nykøbing M., 285 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Newcastle o. T. med Cement.

Tørnet mod Kajen d. $14/11$ 22 i Newcastle.Søforklaring og Søforhør i Nykøbing Mors d. $3/1$ 23.

Kl. 9^{80} Fmd., da M. med Lods om Bord manøvrerede til Kajen, blev Forskibet af Strømmen svinget haardt Stb. over ind mod Kajen. Ankeret blev kastet og Motoren skiftet til Fuld Kraft Bak for at standse Skibets Drejning; dette lykkedes dog ikke, og M. tørnede med Stb.s Bov haardt mod Kajen, hvorved Sprydet blev brækket midt over, Forstævnen blev knust, og Lønningen og Bakken blev stærkt beskadiget.

197. S/S Mylingur af Thorshavn, 656 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.Kollideret d. $9/10$ 22 paa Trangisvaagfjorden.Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $13/10$ 22.

Kl. 8 Fmd. lettede M., der havde ligget opankret ved Trangisvaag. Forude ca. 1 Str. om Stb. laa Kt. »Munken« opankret ca. 60 Fv. fra M. Straks da M.s Anker var lettet, blev der givet Stb.s Ror og slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen. M. drejede dog ikke tilstrækkeligt hurtigt og skar tæt foran Kutteren, hvis Spryd ramtes af M.s Stb. Side og knækkede.

198. M/Gl. Najaden af Vang, 43 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med 50 Tons Raajern.

Grundstødt d. $28/10$ 22 ved Falsterbo.Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/11$ 22. Strandingsrapport, dat. Malmø d. $30/10$ og $13/11$ 22.

Kl. $12^{1/4}$ Fmd. grundstødte N. under Storm af Ø. med Snetykning VSV. for Falsterbo Fyr. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 10 Fmd. ankom svensk Bjergningsdamper »Birger« til Strandingsstedet. Efter at en Del af Ladningen var lægtret og Resten kastet over Bord, forsøgte B. tilligemed en anden mindre Damper, der var kommet til Stede, at slæbe N. af Grunden. Efter at en Del af N.s Inventar og alt løbende Gods var bragt om Bord i B., blev Bjergningsarbejdet indstillet d. $29/10$ om Aftenen, hvorefter Besætningen forlod Skibet og af B. blev ladsat i Malmø. Skibet blev Vrag.

199. S/S Nancy af Esbjerg, 1174 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.Kollideret d. $18/2$ 22 i Manchester Kanalen.Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/6$ 22.

Kl. 7^{15} Fmd. afgang N. fra Eastham Lock, hvor Skibet havde ligget fortøjet, og styrede efter Lodsens Anvisning opefter. Kl. 9^{15} Fmd. ved Runkarn skulde N. passere S/S »Tove« af Kjøbenhavn, der var for nedgaaende; under Passagen tabte T. Styret og stævnedes ind mod N., der for at undgaa Kollision slog Fuld Kraft Frem og gav haardt Stb.s Ror. Straks, da Skibene var klar af hinanden, blev Roret i N. skiftet, men Agterskibet svingede saa stærkt Stb. ud, at N. umiddelbart efter kolliderede med en ved Kajen liggende Muddermaskine. N. fik ved Kollisionen Lønningen og det opstaaende agten om Stb. trykket ind.

200. S/S Neptun af Esbjerg. 941 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Sverige til Sevilla med 508 Sldr. Tømmer.

Grundstødt d. $20/9$, 22 ved Englands S.-Kyst.Søforklaring i Southampton d. $25/9$ og $26/9$ 22.

Kl. 10 Fmd. grundstødte N. ved Coves. Vinden var V.-lig, frisk Kuling; Vejret klart. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Dækslasten var lægtret, lykkedes det d. $22/9$ to Bugserbaade at bringe N. flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Aarsagen til Grundstødningen antages at være, at Tidevandet har ført Skibet ind over Grunden.

201. S/S Nerma af Esbjerg, 1715 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Preston til Partington.

Kollideret med Kajend. $3/12$ 22 i Partington.Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/12$ 22.

Under Manøvreren ind til Eastham Dock tørnede N.O., der havde Lods om Bord. Kl. 11^{15} Fmd. med Stb.s Bov mod Kajen, hvorved Skibet mistede Styret og med Stævnen lob mod Kajen paa den anden Side af Slusen. Stævnen blev en Del beskadiget.

- 202.** S/S **Nevada** af Kjøbenhavn, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Aalborg med Korn.
Grundstødt d. $7/7$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $8/7$ 22.
Ved Indsejlingen over Hals Barre med Lods om Bord grundstødte N. Kl. ca. 4^{45} Fmd. imellem den røde 3-Kost og den hvide 2-Kost. Da det ikke lykkedes at faa Skibet flot ved Maskinmanøvre, og da Vandet var faldende, rekvireredes Assistance. Kl. 12^{45} Emd. kom N. flot efter at Bugserbaaden »Frem« af Aalborg var begyndt at slæbe. Kl. 3^{30} Emd. ankom N. til Aalborg.
- 203.** S/S **Neville** af Kjøbenhavn, 256 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Anholt til Kjøbenhavn med Passagerer og Stykgods.
Grundstødt d. $14/10$ 22 paa Sveriges Vestkyst.
Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $16/10$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/12$ 22.
Kl. 2^{15} Fmd. grundstødte N. i taaget Vejr paa Kullagunnarstorpsgrunden ($56^{\circ}6'$ N. Brd. $12^{\circ}37'$ Ø. Lgd.) Vinden var S.-lig, svag Brise og Vejret meget taaget. Kl. 3^{15} Emd. kom Skibet flot og fortsatte Rejsen.
- 204.** S/S **Nidaros** af Esbjerg, 1024 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.
Paasejlet d. $22/11$ 22 i Derwenthaugh.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/12$ 22.
Kl. 3^{45} Emd. blev N., der laa fortøjet i Bøjer, paasejlet af S/S »Bassis« af Haugesund; N. fik ved Paasejlingen en Del mindre ovenbords Skade.
- 205.** M/Sk. **Niels** af Rudkjøbing, 113 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg.
Roret havareret d. $1/7$ 22 i Reykjavik Havn.
Søforklaring i Reykjavik d. $7/7$ 22.
Kl. 10 Fmd. skulde N. forhales. Skibet blev svinget rundt med Agterenden mod Kajen; herved kom Roret til at ligge saa haardt an mod Kajen, at Rorstammen blev vredet. Efter foretagen Besigtigelse blev Roret d. $5/7$ aftaget og repareret.
- 206.** S/S **Niels** af Kalundborg, 677 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
Kollideret d. $26/8$ 22 i Nykøbing M. Havn.
Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. $1/9$ 22.
Se Nr. 88.
- 207.** Jagt **Niels** af Egersund, 31 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Næstved med ca. 45 Tons Drænrør.
Sunket efter Kollision d. $15/11$ 22 i Lillebælt.
Søforklaring og Søforhør i Faaborg d. $17/11$, $25/11$ og $28/11$ 22.
Se Nr. 195.
- 208.** S/S **Niels Ebbesen** af Randers, 874 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Danzig.
Havareret i Isen d. $24/2$ 22 i Østersøen.
Søforklaring i Danzig d. $3/3$ 22.
Kl. 7^{40} Emd. kom N. E. ind i en svær Isflage; der blev bakket for halv Kraft, og Skibet begyndte at glide langsomt agterover, da der pludseligt hørtes et stærkt Smæld. Maskinen blev stoppet. Ved Eftersyn viste det sig, at Bb.s Rorkæde var sprunget, og at Roret var slaaet haardt Stb. over, og Stammen vredet ca. 45° . Haandstyreapparatet, Rorkasse og Bænke var ligeledes havareret. D. $25/2$ Kl. 9^{30} Fmd. var Skaden midlertidig udbedret, og Rejsen fortsattes. Ved Ankomsten til Danzig viste det sig, at Skruerbladene var blevet lidt beskadiget under Skibets Arbejde i Isen.
- 209.** 3^m Sk./M **Njall** af Kjøbenhavn, 278 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr.
a) Paa Rejse fra Lissabon til Reykjavik med 420 Tons Salt.
Havareret d. $12/2$ 22 i Atlanterhavet. Søgt Nødhavn.
Søforklaring i Lissabon d. $21/2$ 22.
Kl. 3^{45} Fmd. under stormende Kuling tog Skibet en svær Sø over, som brækkede Sprydet af, saaledes at det blev hængende langs Siden, hvor det slog Skanseklædningen ind. Kl. 4 Emd. stoppedes Motoren, da det viste sig, at Koblingerne var gaaet i Stykker. Skibet lagdes til Vinden, indtil Forgrejerne var klaret af Vejen. Da ogsaa en Del af Sejlene var blevet ødelagt, besluttedes det at holde af for Lissabon.
Ved Midnat og den følgende Morgen fik Skibet flere Braadsøer over, der foraarsagede adskilligt ovenbords Havari. D. $13/2$ fik Skibet Lods ved Lissabon og styrede ind paa Reden, hvor der ankredes.
b) Paa Rejse fra Ibiza til Vestmannøerne.
Motoren havareret d. $19/9$ 22 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Vestmannø d. $9/10$ 22.
Kl. 11 Fmd., da Skibet befandt sig paa $45^{\circ}59'$ N. Brd. $13^{\circ}57'$ V. Lgd., sprængtes Stemplet i agterste Cylinder i den ene Motor, hvorved der foraarsagedes Havari paa Krumtaphuset, det inderste Bærestativ og Luftpumpen. Skibet fortsatte Rejsen for den anden Motor og Sejlene.
c) Paa Rejse fra Ibiza til Vestmannøerne.
Lidt forskelligt Havari i Dagene $25/9$ - $28/9$ 22 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Vestmannø d. $9/10$ 22.
D. $25/10$ Kl. 5^{30} Fmd. blev Skibet paa Grund af SØ.-lig Storm drejet til Vinden for torebet Mesan og

Forestagejl. Motoren blev stoppet. Skibet arbejdede voldsomt i Søen og tog meget Vand over, hvorved der foraarsagedes forskellige Havarier. Middagspladsen d. $25/10$ var $54^{\circ}06'$ N. Brd $15^{\circ}41'$ V. Lgd. Skibet begyndte at lække saa stærkt, at det var vanskeligt at holde læns. Kl. 5 Emd. pejledes 28 Tommer Vand i Rummet. D. $26/9$ løjede Vinden noget af, og Skibet lagdes igen paa Kurs. D. $28/9$ var Vinden NV.-lig, tiltagende til Storm. Kl. 8 Fmd. foraarsagede en svær Braadsø forskellige ovenbords Havarier. Middagspladsen var denne Dag $56^{\circ}04'$ N. Brd. $17^{\circ} 2.8'$ V. Lgd. Kl. 1 Emd. drejedes Skibet til Vinden. Der maatte pumpes uafbrudt for at holde Skibet nogenlunde læns. D. $29/9$ lagdes Skibet paa Kurs igen.

d) Beskadiget ved at hugge imod Grunden i Dagene d. $3/10$ - $6/10$ 22 i Vestmannø Havn.

Søforklaring i Vestmannø d. $9/10$ 22.

D. $3/10$ Kl. 6 Emd. var N. fortøjet i Vestmannø Havn. Vinden var denne og de følgende Dage Ø.-lig med stormende Kuling. Paa Grund af, at den voldsomme Sø udenfor satte svære Dønninger ind i Havnen, huggede Skibet adskillige Gange haardt mod Bunden, hver Gang Vandet faldt og steg. Der maatte pumpes uafbrudt for at holde nogenlunde læns. D. $8/10$ var Skibet pumpet læns og trak senere ikke nævneværdigt Vand.

210. S/S **Nordborg** af Kopervik, 468 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Grundstødt og forlist d. $7/1$ 22 ved Thorshavn.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $9/1$ og $12/1$ 22.

Fra Kl. $7^{1/2}$ Fmd. til Kl. 8 Emd. lossedes ca. 94 Tons Salt fra N., der laa forankret ved Thorshavn. Da Vinden, der hidtil havde været V.-lig, drejede til SSØ, og friskede, blev Bb.s Kæde stukket ud til Tamp. I Løbet af Aftenen rejste der sig en Del Sø, og Kl. 11^{45} Emd. gik N. i Drift. Der blev nu hevet ind paa Ankrene, samtidig med at Maskinen holdtes gaaende. Skibet blev imidlertid af Vinden og den haarde nordgaaende Strøm ført ind paa Revet ved Skanseodde, hvor det huggede haardt. Da Søerne nu stadig brød over Skibet og fortsat Ophold om Bord var livsfarligt, svømmede en Mand af Besætningen i Land med en Line, og ved Hjælp af denne blev Resten af Besætningen halet i Land gennem Brændingen. N. blev Vrag.

211. Fiskekvasse **Norden** af Hou. Paa Rejse til Kjøbenhavn med Fisk.

Grundstødt d. $14/10$ 22 paa Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $16/10$ 22.

Kl. 6 Fmd. grundstødte N. paa Landgrunden udfor Kullagunnarstorp. Vinden var S.-lis, svag Brise, og Vejret meget taaget. Kl. 2 Emd. kom Fartøjet flot.

212. 3^m Sk. **Norden** af Marstal, 239 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Penzance med China Clay.

Kollideret d. $19/11$ 22 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $27/11$ 22.

Kl. 7 Emd., da N. befandt sig paa giss. $55^{\circ}21'$ N. Brd. $5^{\circ}35'$ Ø. Lgd., saas en Trawlers grønne Lanterne forude om Stb. Vinden var da NV., frisk Kuling, og Vejret klart. N. laa bidevind for Bb.s Halse. Da Trawleren kom nærmere til N. og pludseligt viste rødt Lys, blev Roret lagt haardt Stb. Umiddelbart efter tørnede Trawleren med Stævnen mod N.s Spryd. Som Følge af Kollisionen mistede N. Forgrejterne, og Forriggen blev saa stærkt beskadiget, at den maatte kappes. D. $20/11$ Kl. 4 Emd. modtoges Tilbud om Assistance fra en tysk Trawler, som tilbød at slæbe N. til Esbjerg. Først d. $21/11$ Kl. 7 Fmd. lykkedes det at opnaa Forbindelse med den tyske Trawler, der slæbte N. til Esbjerg.

213. Gl. **Nordkap** af Frederikshavn, 30 Reg. T. Br. Bygget af Fyr. Paa Rejse fra Halmstad med Træ.

Strandet og forlist i 1922 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse, dat. Skagen d. $12/7$ 22.

N. strandede under en Snestorm ved Stensnæs (Datoen er ikke oplyst). Besætningen bjergede sig i Land i egen Baad. Skibet blev Vrag.

214. 2^m Kt. **Nordlyset** af Fuglefjord, 76 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Fuglefjord til Grimsby med 60 Tons saltet Fisk.

Forlist, antagelig Natten mellem d. $17/10$ og $18/10$ 22 i Nordsøen; 7 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Fuglefjord d. $27/3$ 23.

F. antages at være forlist Natten mellem d. $17/10$ og $18/10$ umiddelbart V. for Spurn Fyrskib efter at have været paa Grund. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt Ø.-lig Storm med høj Sø. Hele Besætningen — ialt 2 Mand — omkom. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Forliset vides intet.

215. S/S **Nordsøen** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hangø til Antwerpen med 1322 Tons Papirmasse.

Havareret i Isen d. $13/2$ og $23/2$ 22 kollideret d. $23/2$ i den botniske Bugt.

Søforklaring i Antwerpen d. $7/3$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/5$ og $8/11$ 22.

D. $13/2$ KL. 5^{15} Emd. maatte N. opgive at forcere Isen, der var ca. 18 Tommer tyk. Skibet gik tilbage til Gustafsværn. Uuder Sejlsadsen i Isen havde Skibet faaet flere Buler i Pladerne i Boven baade over og under Vandlinien, og Forpeaken var blevet læk. D. $22/2$ Kl. 1 Emd. blev N. tilligemed S/S »Inger« assisteret ad af en Isbryder. Kl. 10^{45} Emd. maatte Sejlsadsen ophøre paa Grund af Isskruning. D. $23/2$ skruede Isen stærkt om N., hvis Agterpeak blev læk. KL 9^{30} Fmd. brækkedes Skibene løs, og Rejsen fortsattes. Kort efter løb N. pludselig fast i Isen. S/S »Inger«, som fulgte lige efter, løb med Stævnen mod N.s Hæk, der blev en Del beskadiget. D. $25/2$ Kl. 12^{30} Emd. ankredes ved Sandvig.

b) Paa Rejse fra London til Grangemouth med 600 Tons Træ.

Kollideret d. $19/4$ 22 paa Themsen.

Søforklaring i Grangemouth d. $24/4$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/5$ og $8/11$ 22.

Kl. 7^{05} Emd., da N. befandt sig ved Culcohl Point, havarerede Styremaskinen. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, og da Skibet var stoppet, kastedes Ankeret. Kort efter blev en Bugserbaad med 6 Pramme af Tidevandet drevet tværs for Boven af N. En af Prammene tørnede mod N.s Stævn, hvorved en Plade i Stb.s Side blev beskadiget.

c) Paa Rejse fra Grangemouth til Leith.

Kollideret d. $24/4$ 22 i Grangemouth Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/5$ 22.

Under Manøvreringen ud af Dokken i Grangemouth, drev Skibet ned mod Bolværket, hvor det tørnede mod en Pram. der havarerede. Vinden var V.-lig, haard Kuling.

216. S/S **Normandiet** af Kjøbenhavn, 1434 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal.

Kollideret d. $1/1$ 22 i Rouen Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $9/2$ 22.

Kl. 11^{45} Fmd. kom pludselig en Flodbølge, hvorved N.s Fortøjninger sprængtes. Der blev straks varskoet om at gøre Maskinen klar. Inden det lykkedes at faa sat et Varpanker ud agter for at hindre Skibet i at svinge rundt, tørnede N. med Agterskibet mod Stb.s Side af S/S »Coylet« af Glasgow, hvorved N. fik en Bule i Hækken. En Trosse blev nu sat om Bord i C. for at faa Skibet stoppet med denne. Trossen sprang imidlertid, og N.s Hæk kom nu ind under C.s Agterskib, hvorved N.s Ror tørnede mod C.s Skrue, der beskadigedes. N.s Solsejlsstøtter raseredes, og Fjederen i Bb.s Styreledning sprængtes. Efter at Skibene var kommet klar af hinanden, tørnede N. mod en Lossekran »Paullac«, sprængte P.s Fortøjninger og knuste en Jolle. Maskinen blev nu meldt klar, og ved at gaa frem, lykkedes det at komme klar af en agten for P. liggende Lossekran og en hollandsk Damper. N. svingede nu strømrret, hvorefter Skibet fortøjede i Retning SV.—NØ. med begge Ankre for og Trossen agter.

217. 4^m M/Sk. **Nykøbing** af Nykøbing Mors, 266 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Lossiemouth med ca. 395 Tons Byg.

Havareret d. $24/11$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i West Hartlepool d. $5/12$ 22.

Under en Storm af N. tog Skibet paa $55^{\circ}12'$ N. Brd. $3^{\circ}38'$ Ø. Lgd Kl. 8 Emd. en svær Sø over, der forarsagede en Del ovenbords Havarier og bl. a. brækkede Rorpinden.

218. Dæksbaad **Oda** af Haunsø. 6 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Fiskeri i Kattegat.

Brændt d. $21/11$ 22 i Kattegat.

Udskrift af Politiprotokollen for Kalundborg, dat. d. $24/11$ 22. Søforhør i Kalundborg, d. $10/1$ 23.

Kl. 4 Emd. afsejlede O. fra Havnsø paa Fiskeri. Da det begyndte at blive mørkt, anbragte Føreren en tændt Agterlanterne paa Dørken i Motorrummet. Paa Grund af Fartøjets Bevægelser i Søen væltede Lanteren, Petroleum flød ud og antændtes. Føreren prøvede at slukke Ilden med Vand, og kastede senere to Ildslukningsapparater ned i Motorrummet. Da Ilden imidlertid stadig bredte sig, blev Fartøjet sejlet mod Land og sat paa Grund ved en Klint udfor Næsgaard Skov. Besætningen — ialt 2 Mand — bjergede sig i Land. Kort efter eksploderede Brændstoftanken.

219. S/S **Odin** af Kjøbenhavn, 646 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

a) Paa Rejse fra Gøteborg til Kjøbenhavn med Stykgods.

Skruen havareret i Isen d. $11/2$ 22 i Kattegat.

Søforklaring i Gøteborg d. $17/2$ 22.

Efter at Skibet havde passeret Vinga, mødte det meget svær Is. Under Forsøgene paa at forcere Isen blev Skruen d. $11/2$ Kl. 3 Fmd. ødelagt. D. $12/2$ fik O. Isbryderhjælp fra Gøteborg og slæbtes samme Dag ind til denne Havn.

b) Paa Rejse fra Stettin til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $19/12$ 22 paa Oder.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/12$ 22.

Kl. 7 Emd. blev O., der med Lods om Bord gik med meget langsomt paa Grund af tæt Taage, udfor Gotslaw indhentet af en Damper, der løb sin Stævn op i O.s Agterskib, som fik et større Hul. Den fremmede Damper forsvandt straks efter i Taagen.

220. Lægter **Odin** af Nyborg. 331 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Hellerup.

Kollideret d. $7/12$ 22 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $4/1$ og $9/1$ 23.

O., der blev bugseret af Bugserdamperen »Odin« af Kjøbenhavn, blev da man var ved at passere Lappegunden Fyrskib, af Vind og Strøm ført ned paa Fyrskibet. Sammenstødet var ikke særligt kraftigt, og Lægteren tog ikke nævneværdig Skade.

Anm. Det blev af Søretten tilkendegivet Føreren af Bugserbaaden, at Retten ikke finder det for svarligt, at han ikke er blevet paa Dækket, da Fyrskibet passeredes, og selv har truffet Dispositioner med Hensyn til den Afstand, i hvilken Fyrskibet skulde passeres.

221. S/S **Olga** af Aalborg, 777 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Blyth til Karrebæksminde med Kul.

Kollideret d. $28/10$ 22 paa Kielerfjord.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $30/10$ 22.

Ved Udsejlingen fra Slusen i Holtenau blev der Kl. 3^{32} Emd. slaet Fuld Kraft Frem og Kursen sat

mod Lysbøjen udfor Kitzberg. Kort efter kom et mindre Motorfartøj til Syne ca. $3\frac{1}{2}$ Str. om Bb. i $\frac{1}{3}$ Sm.s Afstand med Kurs ca. S.t.Ø. Der blev givet et langt »Stød i Fløjten som Advarselssignal til Motorbaaden, men da denne desuagtet holdt sin Kurs og Fart, blev Maskinen — da der nu var Fare for Sammenstød — stoppet og derefter kastet Fuld Kraft Bak. Ca. 2 Minutter senere tørnede O. med Stævnen mod Motorfartøjets Stb.s Side, der fik et Hul paa 2—3 Fods Dybde. Besætningen paa Motorfartøjet, der hed »Waldow«, blev bjerget om Bord i O. og senere overført til Kanalmetts Dampere »Barteis«. W. sank med Agterskibet og blev senere slæbt til Land.

Anm. W.s Besætning oplyste for O.s Fører, at W. ikke var manøvreret af Vejen, fordi man intet kunde se mod Solen.

222. 3^m Sk. **Olga Mathilde** af Flensborg. Paa Rejse fra Kiel til Lybæk.

Grundstødt og forlist d. $\frac{20}{9}$ 22 ved Rødby Havn.

Indberetning, dat. $\frac{19}{10}$ 22, fra Politimesteren i Rødby.

Om Aarsagen til de nærmere Omstændigheder ved Grundstødningen er intet oplyst. Besætningen blev reddet.

223. S/S **Oluf Mærsk** af Svendborg, 1950 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Dunquerque til Swansea.

Kollideret med Kajen d. $\frac{27}{3}$ 22 i Swansea.

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Swansea d. $\frac{29}{3}$ 22.

Under Manøvren for at komme til Kajen i Kings Dock tørnede Skibet haardt mod Stenkajen og fik en Del Plader beskadiget.

Aarsagen til Havariet var Storm.

224. S/S **Oscar II** af Kjøbenhavn, 10012 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra New York til Kristianssand med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{12}{11}$ 22 ved Christianssand.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{11}$ 22.

Kl. 7 Emd. styredes ind mellem Oxø Fyr og Grønningen Fyr. Vinden var S.-lig. flov Brise, og Vejret let diset. Da Skibet var midt mellem Fyrene, mente Lodsens, at han saa Kim Fyr, hvorfor han gav Ordre til at lægge Roret Stb. Straks efter saa Føreren, at Skibet kom for nær til Oxø, hvorfor han gav Ordre til at lægge Roret Bb.; samtidig sattes Maskintelegrafens paa Langsomt og kort efter paa Stop. Kl. 7¹⁰ Emd. mærkedes det, at Skibet tog Grunden; der blev straks bakket for fuld Kraft, men lidt efter tog Skibet atter Grunden. Der foretoges forskellige Manøvrer med Maskinen for at bringe Skibet flot, men uden Held. Der blev derefter sluttet Kontrakt med Norsk Bjergningskompagni om at bringe Skibet flot. Efter at en Del af Ladningen var lægtret kom Skibet — væsentlig ved egen Hjælp — flot og fortsatte Rejsen. Skibet var tæt. Under Forsøget paa at bringe O. II flot brækkede 3 Blade paa Stb.s Skruer.

225. 3^m Sk. **P. Rasmussen** af Svendborg, 243 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Sikeå til Shoreham med Træ.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{9}{9}$ 22 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{12}$ 22.

Kl. 3⁴⁵ Emd., da Skibet befandt sig 3 Sm. misv. Ø. for Grundkallen Fyrskib, blev paa Grund af en haard Byge af NNØ. de lettere Sejl bjerget. En Ungmand og en Matros blev sendt til Vejrs for at gøre Mesantopsejl fast. Under dette Arbejde styrtede Ungmand Anders Thorvald Andersen ned fra Riggen og faldt over Bord. Føreren, der straks blev varskoet, kastede en Redningskrans ud til den forulykkede, der dog ikke naaede at faa fat i den. Skibet blev løbet i Vinden og alle Sejl, med Undtagelse af Storsejlet, halet ned. Den forulykkede var imidlertid tabt af Syne, og da det ikke var muligt at krydse tilbage til Ulykkesstedet, og Baad ikke uden Livsfare kunde udsættes, blev Rejsen — efter at Skibet havde ligget til Vinden ca. $\frac{3}{4}$ Time — fortsat.

Aarsagen til Ulykken maa efter det oplyste antages at være, at den Sejlsing, hvormed Ungmanden vilde fastgøre Sejlet, sprang medens han var ved at hale den tot, og at han derved mistede Balancen og styrtet baglæns ned fra Raaen.

b) Paa Rejse fra Shoreham til Kieler Kanalen i Ballast.

Kolli deret d. $\frac{26}{10}$ 22 i Kanalen.

Søforklaring i Dover d. $\frac{31}{10}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{12}$ 22.

Kl. 2¹⁵ Emd. befandt P. R. sig ca. 3 Sin. SSV. for South Goodwin Fyrskib. Skibet laa bidevind for Bb.s Halse. Vinden var ØNØ., jævn Brise og Vejret klart. I VSV.-lig Retning observeredes da Toplanterne fra en Dampere, der nænnede sig. P. R. holdt sin Kurs. indtil Damperen var saa nær, at en Kollision syntes uundgaelig. Roret blev da lagt ned for at faa Skibet i Vinden. Umiddelbart efter — Kl. 2³⁰ Emd. tørnede Damperen mod P. R.s Spryd, der brækkede i 3 Stykker; Skonnerten drejede rundt, saaledes at Skibene kom til at ligge Side om Side, og Damperen, der ikke havde givet sig til Kende, og som stadig havde holdt sin Kurs og Fart, fortsatte Rejsen. P. R. ændrede Kurs for Dover og indkom hertil Kl. 7 Emd.

226. Kabeldamper **Pacifik** af Kjøbenhavn, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 22 ved Kinas Kyst.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{15}{12}$ 22.

Kl. 8 Emd., da P. paa Grund af stormende Kuling af ØNØ. styrede mod en Ankerplads ved Taku Fyrskib, observeredes en rød Lanterne forude om Bb. Roret blev lagt Bb. for at gaa bedre klar af det fremmede Fartøj. Umiddelbart efter opdagedes det, at den røde Lanterne hidrørte fra en stor Jernlægger, der laa til Ankers uden Ankerlanterner. Da P. var kommet saa nær Lægteren, at Kollision var uundgaelig, blev Roret lagt haardt Bb. og Bb.s Maskine kastet Fuld Kraft Frem. P tørnede med Bb.s Laaring mod

Lægteren; Bb.s Maskine blev nu stoppet. Roret skiftet, og Stb.s Maskine kastet Fuld Kraft Frem. Ved denne Manøvre kom P. klar af Lægteren. Kl. 8¹⁵ Emd. opankredes P. Ø. for Taku Fyrskib. Skibet havde ved Kollisionen faaet nogle Plader bukket, og et Spant var revnet.

227. Bk. **Pax** af Marstal, 1035 Reg. T. Br. Bygget 1877. Paa Rejse fra Downs til Black River (Jamaica).

Havareret d. $\frac{8}{3}$ 22 i Kanalen.

Indberetning fra det kgl. Konsulat i Le Havre, dat. d. $\frac{14}{3}$ 22.

Kl. 4²⁰ Fmd. blev begge Undermerssejl svikkede. Det blæste da orkanagtig Storm af SV. Kort efter blæste begge Sejl i Stykker. Det forsøgtes ved Hjælp af Forsejl at faa Skibet til at falde af; men dette lykkedes ikke, da Skibet ikke synes at lyste Roret. Kl. 6⁴⁵ begyndte P. at krænge stærkt over til Bb. Da Krængningen tiltog i faretruende Grad, blev Riggeren efter derom i Skibsraad fattet Beslutning, kappet. Da det viste sig umuligt at faa klaret den nedfaldende Rig fra Skibet, blev Riggeren surret ind til Skibssiden. Kl. 2 Emd. kom Fiskedamper »Imprevu« af Boulogne til Stedet og tilbød Assistance. Efter flere forgæves Forsøg opnaaedes d. $\frac{9}{3}$ Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Fmd. Forbindelse med I., der slæbte P. til Havre, hvor der ankredes Kl. 6 Emd.

228. M/S **Peru** af Kjøbenhavn, 6919 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{9}{12}$ 22 paa Elben.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{13}{12}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{4}$ 23.

Kl. 10¹⁰ Emd., kort efter at P. havde passeret Glückstadt, blev der slaaet Langsamt til begge Maskiner, da der var observeret en Ankerligger forude. Kort efter blev det pludseligt usigtbart, hvorfor der blev givet Taagesignal. Da man umiddelbart efter saa Skroget af en Damper, der ankrede lige for Boven af P., blev Bb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb. Da P.s Bov var klar af Damperen, skiftedes Maskinen til Fuld Kraft Frem om Bb. og Fuld Kraft Bak om Stb., og Roret lagdes haardt Bb. Det lykkedes ved denne Manøvre at komme klar af Damperen; men straks efter observeredes flere Dampere tæt omkring P., hvoraf en laa lige for Boven. Det forsøgtes at komme klar af denne ved at bakke med Bb.s og gaa frem med Stb.s Maskine. Forsøget lykkedes dog ikke, idet P. Kl. 10²⁰ Emd. med Stb.s Bov tørnede mod Damperen, der i Kollisionsøjeblikket stak villigt paa sin Ankerkæde. P., der havde faaet en mindre Skade i Boven, var som Følge af de forskellige Manøvrer kommet saa nær til Mittelgrund, at Skibet blev staaende fast med Stævnen. P. havde under Sejladsen ned ad Elben Tvangslods om Bord. Der blev ikke inden Kollisionen fra Ankerliggerens Side hørt noget Taagesignal.

229. S/S **Peter Mærsk** af Svendborg, 1375 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Immingham til Reval.

Grundstødt og havareret d. $\frac{14}{2}$ 22 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{2}$ 22.

D. $\frac{13}{2}$ Kl. 2²⁵ Emd. passerede P. M. tæt om Prikken paa Dvalegrunden. Der styredes herfra forskellige Kurser SØ. over, idet Skibet arbejdede haardt i den svære Is, der opfyldte Farvandet. Der loddedes jævnlgt. D. $\frac{14}{2}$ Kl. 3⁴⁵ Fmd. loddedes $5\frac{1}{2}$ Fv. Kl. 4³⁰ Fmd. tog Skibet Grunden paa Anholt NV.-Rev og stod fast. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved Maskinmanøvrer, førtes Varp ud. Under Arbejdet herved gled Skibet imidlertid Kl. 6¹⁵ Fmd. af Grunden under en Bakmanøvre. Der styredes nu N.t.V. med langsom Maskine; Kl. 7³⁰ Fmd. ændredes Kursen til Ø. Fra Kl. 8³⁰ Fmd. styredes forskellige Kurser Ø. over gennem Isen. D. $\frac{15}{2}$ Kl. 5 Fmd. brækkede en Bolt paa Bb.s Styreledning. Skaden udbedredes. Kl. 12⁵⁰ Emd. stoppedes Maskinen, da Skibet nægtede at styre. Det viste sig, at Rorstammen var brækket over øverste Rorløkke, antagelig som Følge af Skibets Manøvre i Isen. To Lossebomme riggedes ud agter og over disse førtes fra Styremaskinen Wires, der sjækkedes til Agterkant af Roret. Efter at Rorkvadrenten var løftet med det øverste Stykke af Stammen, var Rorgrejerne klar til Brug d. $\frac{16}{2}$ Kl. 10 Fmd. D. $\frac{17}{2}$ Kl. 8 Fmd. fik P. M. Assistance af Isbryderen »Væderen«, der assisterede Skibet mod Kjøbenhavn, hvortil P. M. ankom d. $\frac{18}{2}$ Kl. 6 Emd. Det viste sig da, at flere af Skrubladene var beskadiget, og at Forpeak og Nr. 1-Tank var læk.

230. Kvase **Petra** af Kerteminde. Paa Rejse fra Korshavn til Kerteminde med ca. 400 kg Fisk.

Grundstødt d. $\frac{26}{10}$ 22 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsberetning, dat. d. $\frac{31}{10}$ 22.

Kl. 4 Emd. grundstødte P. paa Romsø Rev; Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

231. 2^m Kt. **Phebe** af Klaksvig, 93 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

En Mand slaaet over Bord og druknet d. $\frac{25}{3}$ 22 i Atlanterhavet.

Søforhør i Klaksvig d. $\frac{31}{3}$ 22.

Kl. 7²⁵ Fmd., da P. befandt sig paa 62°43' N. Brd. 12°12' V. Lgd. blev 2 Mand slaaet over Bord af Storskødet, som de var ved at hale over. Det lykkedes at faa den ene halet indenbords, men den anden — Fisker Michael Lamhauge af Klaksvig — drev agterud. Der blev straks kastet en Redningskrans nd til ham, og Skibet blev stagvendt, hvorefter Baaden blev sat ud. Denne fyldtes imidlertid og drev bort fra Skibet. Det forsøgtes nu at manøvrere Skibet hen til den forulykkede, der stadig kunde ses, men inden det lykkedes, gik han til Bunds. Efter at have bjerget Baaden sejlede P. til Færøerne.

232. S/S **Phoenix** af Svendborg, 599 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra London til Horsens i Ballast.

Maskinen havareret d. $\frac{2}{2}$ 22 i Nordsøen.

Uddrag af Skibsdagbogen, dat. Kristianssand d. $\frac{7}{2}$ 22.

Kl. 1³⁰ Fmd. mærkedes et Stød i Skibet, som om Skruen tøndede mod noget Vraggods. Det blæste da orkanagtig Storm af SØ. Kl. 4 Fmd. maatte Maskinen stoppes paa Grund af, at Pumperne var havareret. Kl. 8³⁰ Fmd. forsøgtes det at sætte Maskinen i Gang igen, men da Luftpumpen ikke kunde holde Vacuum, var Maskinen, der kun gik med langsom Fart, til Tider ved at gaa i staa. D. $\frac{3}{2}$ stoppedes Maskinen for at læse fra Maskinlasten, der var fuld af Vand. Kl. 10⁴⁵ Fmd. sattes Maskinen i Gang igen. Kl. 11⁴⁵ fik Skibet en svær Braadsø over, der foraarsagede en Del ovenbords Havarier. Kl. 2 Emd. sprang Føderøret, der blev tætnet, saa godt det lod sig gøre. Da begge Fyrkanalerne i Bb.s Kedel og den ene Fyrkanal i Stb.s Kedel truede med at bryde sammen, besluttedes det at tilkalde Assistance, hvis et Skib skulde passere forbi. Bb.s Kedel blev sat ud af Funktion, og Maskinens Fart sat ned til et Minimum. Kl. 7³⁰ Emd. observeredes en Damper, der tilkaldtes ved Hjælp af Rakter. Damperen — S/S »Bjørnvik« af Norrkjøbing — indgik paa at assistere P. D. $\frac{5}{2}$ Kl. 7 Fmd. førtes fra P. en Trosse om Bord i B., og Slæbningen paabegyndtes. D. $\frac{6}{2}$ Kl. 7³⁰ Emd. ankredes paa Kristianssand Red.

233. M/Jt. **Pioneren** af Bandholm, 50 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Næstved til Kjøbenhavn med 19 Tons Papir.

Brændt d. $\frac{26}{7}$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn $\frac{31}{7}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{1}{8}$ 22.

Kl. 1 Emd., da P. befandt sig ca. 8 Sm. NØ.t.Ø. af Stevns Fyr sprængtes det luv Vant, og Masten gik over Bord. Det blæste da haard Kuling af VNV. Motoren blev stoppet og Masten halet om Bord og lagt tværskibs over Skibet. Da Masten imidlertid stadig slæbte med Enderne i Vandet og slog haardt mod Skandæk og Lugekarme, besluttedes det at kaste den over Bord. Imedens Besætningen var i Færd hermed, gik Føreren ned for at varme Motoren op; da han havde sat Lampen til, blev hans Nærværelse paa Dækket nødvendig. Faa Minutter efter hørtes nogle Knald fra Motorrummet, der hurtigt blev fyldt af Ild og Røg. Det viste sig, at den ene af Blæselamperne var væltet og havde antændt Træværket. Da det var umuligt at blive Herre over Uden, gik Besætningen i Baaden og blev optaget af Motorsejler »Kristian« og landsat i Kjøbenhavn. P. brændte fuldstændig op.

234. M/S **Polarhavet** af Kjøbenhavn, 4104 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Karachi til Durban i Ballast.

Sprunget læk d. $\frac{11}{6}$ 22 i det indiske Hav.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{5}$ 23.

D. $\frac{10}{6}$ og $\frac{11}{6}$ blæste det Storm af SV. med høj Sø. Skibet huggede flere Gange haardt med Boven, og det lød, som om Skibet tøndede mod noget Vraggods. D. $\frac{11}{6}$ viste der sig at være 20—30 Tommer Vand i Rendestenene. Rendestenene blev nu lænset. Indtil Rejsens Slutning trak Skibet ca. 3 Tommer Vand i Timen. D. $\frac{27}{6}$ Kl. 5 Emd. ankom P. til Durban.

235. S/S **Polaris** af Kjøbenhavn, 2462 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Sierra Leone til Oporto i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{5}$ 22 ved Opobo (V.-Afrika).

Board of Trades Return of Wreck Register, dat. Lagos d. $\frac{10}{6}$ 22.

Skibet grundstødte under Forsøget paa at sejle op ad Opobo River. Under Navigeringen anvendtes kun et Oversejlskort, og Reglerne i Sejlplanvisningen (Africa Pilot) blev ikke fulgt. Der var ikke Lods eller Kendtmand om Bord, og Loddet blev ikke benyttet inden Indsejlingen.

236. S/S **Polonia** af Kjøbenhavn, 7450 Reg. T. Br. Bygget af Staal. Paa Rejse fra Libau til Danzig.

Kollideret d. $\frac{8}{6}$ i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{9}{6}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{4}{1}$ 23.

Kl. 3⁴⁵ Fmd., da Slæbebaaden »Weichel« skulde tage forreste Slæber fra P., der gik for langsom Fart med standsede Maskiner, kom W. tværs for Boven af P. — P.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter kolliderede Skibene; W. kæntrede og sank, hvorved Maskinmesteren druknede.

237. M/S **Poseidon** af Kjøbenhavn, 928 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Beton.

a) Paa Rejse fra Esbjerg til Grangemouth.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{19}{1}$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Grangemouth d. $\frac{24}{1}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{6}{2}$ 22.

Kl. 7⁴⁵ Fmd. afgik P. fra Esbjerg. Vinden var SSØ. og friskede i Løbet af Dagen til haard Kuling med høj Sø. Kl. 10²⁵ Emd. gled Letmatros Carlsen paa Dækket og faldt over Bord. Maskinen stoppedes, og der blev kastet en Redningskrans ud til den forulykkede, hvorefter Skibet vendtes rundt. Der blev nu Søgt efter den forulykkede indtil Kl. 11⁴⁵ Emd. uden Held, hvorefter Hejsen fortsattes. Det var ikke muligt at sætte Baad i Vandet paa Grund af den høje Sø.

b) Paa Rejse fra Grangemouth til Esbjerg med Kul og Koks.

Grundstødt og forlist d. $\frac{17}{2}$ 22 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{2}$ 22. Strandingsindberetning, dat. $\frac{5}{4}$ 22 Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{16}{5}$ 22.

Kl. 11³⁰ Fmd. fik P. Lods om Bord ved yderste Lysbøje og styrede indefter. Farvandet var opfyldt

af Is. men P. gjorde dog ret god Fart, og indhentede en mindre Damper. For at undgaa Kollision med denne blev Maskinen stoppet. Da P. derved straks begyndte at drive med Isen, blev Bb.S Anker kastet med 15 Fv. Kæde tor at bringe Stævnen op mod Isen. Isen kunde imidlertid ikke forceres, og Skibet blev da ført ind paa den N.-lige Side af Sejllobet, hvor det log Grunden Kl. 2⁵⁰ Emd. Ved stadig Forcing af Maskinen forsøgtes det at faa Skibet flot, men dette blev af de svære Ismasser ført længen og længere op paa Granden. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 6³⁰ Fmd. begyndte P. at lække, og Kl. 3 Emd. blev Skibet forladt. Besætningen landsattes af S/S »Ægir« i Esbjerg. P. blev Vrag.

238. Gl. **Poul** af Kjøbenhavn. 40 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Hällevik til Borstahusen (Landskrona) med ca. 70 Tons Sten.

Sprunget læk og sunket d. $^{10}/_{12}$ 22 i Østersøen.

Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $^{12}/_{12}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{16}/_{12}$ 22.

I Løbet af Formiddagen d. $^{10}/_{12}$, da P. befandt sig S. for Ystad, begyndte Skibet at trække Vand i en saadan Grad, at det trods uafbrudt Pumpning ikke var muligt at holde læns. Vinden var NV., frisk Kuling. Det besluttedes at søge at naa ind til Ystad. Da Skibet imidlertid ikke kunde ligge Ystad op, men maatte krydse for at naa ind, blev Baaden gjort klar og sat i Vandet. Kl. $12^{1}/_{2}$ Emd. var der 2 Fod Vand i Skibet, og da dette ikke lystrede Roret, gik Besætningen i Baaden. Kort efter sank P. paa $55^{\circ}18'$ N. Brd. $13^{\circ}45'$ Ø. Lgd. Besætningen blev optaget af S/S »Niels Ebbesen« og landsat i Kjøbenhavn Kl. 7 Emd.

239. S/S **Primula** af Esbjerg. 1531 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $^{21}/_{10}$ 22 paa Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. $^{25}/_{10}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{7}/_{12}$ 22.

Efter at have skiftet Lods ved Vliessingen befandt Skibet sig Kl. 9⁰⁵ Emd. ved Ouden Doel, hvor der skulde drejes Stb. over. Samtidig observeredes en modgaaende Damper forude om Stb. Lodsens Ordre til Bb.s Ror og Halv Kraft med Maskinen. Rorsmanden lagde først Roret Stb.; men straks efter paa fornyet Ordre haardt Bb. Den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Harriet« af Leith, gav 1 Stød i Dampfløjten, der af P. besvaredes med 1 Stød. Da Skibet styrede daarligt mod Strømmen, blev der slaet Stop til Maskinen og givet 2 Stød i Dampfløjten for om muligt at komme til at passere H. paa Stb.s Side. Da H. imidlertid igen gav 1 Stød, blev P.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at der blev givet 3 Stød i Dampfløjten, der af H. besvaredes med 3 Stød. Kort efter kolliderede Skibene, idet P., der næsten var blevet stoppet ved Bakningen, med Bb.s Bov tørnede mod H.s Bb.s Side, hvorved Ankeret, Klydset og nogle Plader i Boven blev beskadiget. Begge Skibene fortsatte Rejsen. Da Kollisionen fandt Sted, var Vinden ØNØ., frisk Brise og Vejret klart.

240. 3^m Sk. **Rebekka** af Hamborg. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med Rug.

Grundstødt d. $^{5}/_{4}$ 22 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning, dat. d. $^{6}/_{7}$ 22.

R. grundstødte Kl. 4 Fmd. ved Stenhagen. Skibet blev senere bragt flot og slæbt til Kjøbenhavn af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

241. S/S **Ribe** af Kjøbenhavn, 2381 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Tyne til Pillau med Kul.

Grundstødt d. $^{5}/_{11}$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{8}/_{11}$ 22.

Kl. 9 Emd. grundstødte R. i klart Vejr paa Lynetteflakket. Prøvestenens Fyrs grønne Sektor kunde skelnes, da Skibet grundstødte. R. blev d. $^{8}/_{11}$ bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

242. M/Sk. **Rigmor** af Aalborg, 52 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kolding med Stykgods.

Sunken efter Kollision d. $^{3}/_{9}$ 22 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{5}/_{9}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $^{6}/_{9}$ 22.

Da Lappegrundens Fyrskib var passeret, sattes Kursen mod Gilleleje Flak Fyrskib. Skibet gik da for Sejl og Motor med tændte Sidelanterner. Kort efter gik Føreren ned i Kahytten for at tænde Lampen og gav Besked til Ungmanden, der var alene paa Dækket, om at holde Gilleleje Flak Fyrskib lidt om Bb. Ca. 10 Min. senere blev Føreren kaldt paa Dækket. I det Øjeblik, han kom op, kolliderede R. med en modgaaende Damper — S/S »Fulton« af Bergen, der med Bb.s Bov tørnede mod R.s Stb.s Bov. R. fyldtes i Løbet af 20 Min. og sank. Besætningen gik i Jollen og blev optaget i F. og landsat i Kjøbenhavn.

243. S/S **Rita** af Kjøbenhavn, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $^{2}/_{7}$ 22 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{6}/_{7}$ 22.

Kl. ca. 11²⁰ Emd., da R. var S. for de to Vraglystønder ved Drogdens Fyrskib, saas to modgaaende Skibes — en Sejlers og en Dampers — røde Lanterner ca. 4 Str. for om Stb. Straks efter at den grønne 1 Blk. Lystønde var passeret blev Roret lagt haardt Bb. og samtidig blev der givet 1 Stød i Dampfløjten. Umiddelbart efter hørtes 2 Stød i Dampfløjten fra Dampskibet, der da befandt sig ret forude for R. og straks efter viste grønt Lys. Da Kollisionen syntes uundgaaelig, blev R.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, og denne Manøvre blev tilkendegivet ved 3 korte Stød i Dampfløjten. Kort efter tørnede R. med Stævnen mod den modgaaende Dampers Stb.s Side. Skibene kom straks fri af hinanden. R. havde faaet Stævnen beskadiget. Den modgaaende Damper, der viste sig at være S/S »Confield af Newcastle, havde faaet en større Lækage. Begge Skibe gik ind til Kjøbenhavn.

244. M/Kt. **Rosa** af Esbjerg, 9 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Koldby Kaas til Fiskeplads i Kattegat.

Sprunget læk og sunket d. $^{1}/_{2}$ 22 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{20}/_{3}$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $^{30}/_{4}$ 24.

Kl. 12 Md. afsejlede R. fra Koldby Kaas. 4 Sm. NØ. for Ljushagen mødte Fartøjet svær Is og kom fast i Isen, der skruede om R., der blev læk. S/S »Freja« kom til Assistance og forsøgte at slæbe R., men da Fartøjet hurtigt fyldtes, blev Besætningen taget om Bord i F. Kl. ca. 4 Emd. sank R. paa 12 Fv. Vand.

- 245.** 3^m Sk. **Rosenhjelm** af Marstal, 179 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Fyr. Paa Rejse fra Thorshavn til Kjøbenhavn.
Kollideret med undersøisk Vrag d. $\frac{25}{10}$ 22 i Kattegat.
Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{28}{10}$ 22.
Kl. $4\frac{1}{2}$ Fmd. — kort efter at R. havde passeret Øster Flak Fyrskib — mistede Skibet pludselig Farten og stod fast. Paa det Sted, hvor Skibet befandt sig, var der efter Søkortet 16 m Vand. Ved at manøvrere med Sejlene kom Skibet flot i Løbet af ea. 10 Minutter og fortsatte Rejsen.
- 246** S/S **Rota** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget af 1919 Staal. Paa Rejse fra Monrovia til Christiania med Cacao.
Brand om Bord d. $\frac{16}{3}$ 22 udfør Vestafrikas Kyst; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{5}{5}$ 22.
Kl. 5^{30} Fmd. observeredes Ild i Kulbunkerne. Det forsøgtes at slukke med Damp. men endnu d. $\frac{17}{3}$ KL 6 Fmd. var der stærk Ild i Kullene. Luger og Ventilatorer holdtes lukkede, indtil Skibet d. $\frac{18}{3}$ Kl. 7 Fmd. ankom til Konakry. Med Assistance af to Vandbaade lykkedes det Kl. 6^{30} at blive Herre over Ilden. Ved Branden var foruden Skibet en Del af Ladningen blevet beskadiget.
Ilden formodes at være opstaaet ved Selvantændelse.
- 247.** M/Gl. **Rovang** af Stege, 28 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Aarhus med Skærver.
Borteblevet; 2 Omkomne.
Politirapport, dat. Graasten d. $\frac{5}{6}$ og $\frac{12}{6}$ 23.
D. $\frac{22}{12}$ afgik R. fra Sjællands Odde. Siden er intet hørt til Skibet, som formodes forlist med Mand og Mus.
Anm. Skibets Besætning bestod af Skipper Nis Peter Jessen og Matros Gustav Andersen, begge af Graasten.
- 248.** S/S **Rytoner** af Newcastle, 437 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Nakskov i Ballast.
Grundstødt d. $\frac{19}{1}$ 22 ved Romsø.
Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{5}{2}$ 22.
R. grundstødte Kl. 6 Fmd. i taaget Vejr paa Nordvesthuth ved Romsø. Skibet blev d. $\frac{21}{1}$ bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.
- 249.** S/S **Redfaxe** af Kjøbenhavn. 1651 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Toholm (Sverige) til West Hartlepool.
Grundstødt d. $\frac{1}{10}$ 22 i Sundet.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{10}$ 22.
Kl. 12^{10} Fmd. passeredes Nordre Røse Fyr. Herfra styredes op i Kongedybet og samtidig blev der blusset efter Lods. Efter at have passeret en Ankerligger blev Skibet af Vinden ført ind over Lynetteflakket, hvor det grundstødte Kl. 12^{35} Fmd. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 5 Emd. blev R. bragt flot med Assistance af Bugserbaaden »Carl«, hvorefter Skibet gik ind til Kjøbenhavn.
- 250.** M/Sk. **Saga** af Skärhamn. Paa Rejse fra Skärhamn til Bogense med Kul.
Strandet d. $\frac{14}{10}$ 22 ved Jyllands Vestkyst.
Strandingsforretning i Agger d. $\frac{14}{10}$ 22. Strandingsindberetning, dat. $\frac{4}{1}$ 23.
Kl. 4 Fmd. strandede S. ved Agger nordre Strand, hvor Skiltet blev Vrag. Vinden var da S.-lig, flov Brise, og Vejret taaget. 6 Mand af Skibets Besætning bjergede sig i Land i egen Baad, medens de resterende 2 Mand bjergedes af Redningsbaaden fra Land.
Anm. Aarsagen til Strandingen angives at være Taage og Strømsætning.
- 251.** S/S **Sara** af Kjøbenhavn, 1573 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Seaham til Aarhus med en Ladning Kul.
En Mand forsvundet, antagelig faldet over Bord og druknet d. $\frac{20}{3}$ 22 i Skagerak.
Søforhør i Aarhus d. $\frac{23}{3}$ 22.
Kl. 3^{20} Fmd. savnedes Kok Charles Gotfred Jensen af Kjøbenhavn, der kort forinden havde været beskæftiget i Kabysen; det formodes, at han er faldet over Bord og druknet, uden at Ulykken er blevet bemærket af nogen. Da Ulykken maatte være sket ca. $\frac{1}{2}$ Time før Føreren blev gjort bekendt med Kokkens Forsvinden, fandt Føreren det frugtesløst at sejle tilbage for at lede efter den formentlig forulykkede, og Hejsen fortsattes.
- 252.** S/S **Sarmatia** af Kjøbenhavn, 2275 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Sydney.
Kollideret d. $\frac{11}{8}$ 22 paa St. Lawrencefloden.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{9}$ 23.
Kl. 1 Fmd. passeredes Bøjen ved Three Rivers. En modgaaende Damper, der stadig havde vist rødt Lys viste nu pludseligt grønt Lys. S. gav 1 Stød i Dampfløjten, og Roret blev lagt haardt Bb. Da Kollisionen syntes at være uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede den modgaaende Damper — fransk S S »Indochine« — med stor Kraft mod S.s Bb.s Side udfør Nr. 2 Last-rum, der straks løb fuldt af Vand. S. blev ved Kollisionen tvunget ind paa Grunden, hvor Skibet stod fast. I. bakkede bort fra S. og grundstødte ogsaa. D. $\frac{12}{8}$ Kl. 2 Emd. blev S. bakked af Grunden, hvorefter Skibet sejlede til Quebec.

253. M/Sk. **Saturn** af Mariehamn. Bygget 1913 af Fyr. Paa Rejse fra West Hartlepool til Æbeltoft med 450 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. $21\frac{1}{2}$ 22 ved Skagen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{4}{3}$ og $\frac{5}{3}$ 22. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{28}{4}$ 22.

Kl. 1³⁰ Emd. fik S. Lods ved Skagen. Det besluttedes at gaa ind til, Skagen, da Kattegat var blokeret af Is. Kl. 2 Emd. mødtes Taage. Kl. 2¹⁵ ankredes i 5 Fv. Vand. Da Vinden friskede fra SSØ., besluttedes det at søge af finde ind til Havnen ved Hjælp af et Fiskerfartøj, som var kommet paa Prajehold. Ankeret lettedes, og Skibet styrede N. over efter Fiskerfartøjet, som efter 5 Minutters Sejlads varskoede, at Havnen laa om Stb. Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter grundstødte S. Det forsøgtes mod Assistance af flere Fiskerfartøjer at bringe S. flot, men uden Held. Da Skibet som Følge af opfriskende SØ.-lige Vinde med tiltagende Sø blev sat længere op paa Grunden, og da det ansaas for farligt at forblive om Bord Natten over, forlod Besætningen Skibet og blev landsat af Skagens Redningsbaad. D. $\frac{23}{2}$ Kl. 11 Emd. blev S. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Skagen.

254. Motorbaad **Saturn** af Vaag, 7 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Hove til Vaag med Hø.

Grundstødt og forlist d. $\frac{15}{11}$ 22 ved Hove Havn (Færøerne).

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{27}{11}$ og $\frac{14}{12}$ 22.

Ved Afgangen fra Hove tornede Fartøjet mod Bunden; da man ikke havde bemærket at Fartøjet var blevet læk, fortsattes Rejsen. Det blæste da en orkanagtig Storm af NV. Ud for Hovs Holm fyldtes S. og sank. Besætningen bjergede sig i Land paa Holmen.

Anm. S.s Besætning, der ved Afsejlingen var paavirket af Spiritus, har paa Foranledning af Færø Amt inden Søretten faaet tildelt en alvorlig Advarsel for den ved den paagældende Lejlighed udviste Adfærd.

255. M/Sk. **Saxkøbing** af Saxkøbing, 96 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Saxkøbing med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{11}{8}$ ved Sveriges Sydkyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{12}{8}$ 22. Søforhør og Søforklaring i Saxkøbing d. $\frac{19}{8}$ 22.

Kl. 1⁴⁵ Fmd. passeredes Drogden Fyrskib. Vinden var V.lig, fløv Brise, og Vejret klart. Kursen sattes efter Møen S.t.V. $\frac{1}{2}$ V. En halv Time senere fik Føreren, der havde Vagten og var alene paa Dækket, et Ildebefindende og mistede Bevidstheden. Da han atter kom til sig selv, var Skibet grundstødt tæt ved Falsterbo Fyr. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Kattegat«, der ankom til Strandingsstedet Kl. 9¹⁰ Fmd. Efter at Størstedelen af S.s Ladning var lægtret, kom S. flot d. $\frac{12}{8}$ Kl. 7¹⁵ Fmd., hvorefter K. slæbte Skibet til Dragør Red for Dykkerundersøgelse.

256. Skbg. **Seierskransen** af Marstal, 189 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Ipswich til Sunderland.

Kollideret med en Trawler cl. $\frac{20}{8}$ 22 i Nordsøen.

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Sunderland d. $\frac{24}{8}$ 22.

Kl. 2¹⁰ Fmd., da S. befandt sig 1 Sm. NØ. for Smiths Knoll Fyrskib kolliderede Skibet med en ukendt Trawler og fik Forgrejne og Stævnen let beskadiget.

257. M/S **Siam** af Kjøbenhavn. 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra St. Thomas til Hull med ca. 2500 Tons Stykgods.

Brand i Ladningen d. $\frac{21}{6}$ 22 i Hull.

Board of Trades Return for Wreck Register, dat. Hull d. $\frac{26}{8}$ 22. Søforklaring i Hull d. $\frac{26}{6}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{7}$ og $\frac{8}{11}$ 22.

Kl. 12¹⁵ Emd. udbrød der Ild i Ladningen paa Spardækket i Nr. 2 Lastrum. Ilden, der var meget heftig og hurtig bredte sig over hele Spardækket fra For til Agter, ødelagde eller beskadigede de paa Spardækket værende Varepartier (Logwood og Fade med Rom), før det med Assistance af Brandmandskab fra Land lykkedes at slukke Ilden. Aarsagen til Ildens Opkomst er ukendt.

258. S/S **Siljan** af Göteborg, 3956 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore via Aalborg til Randers med ca. 3000 Tons Majs og Oliekager.

Kollideret og grundstødt d. $\frac{31}{3}$ 22 ved Jylland O.-Kyst.

Søforklaring i Randers d. $\frac{3}{4}$ 22.

Kl. 9⁴⁵ Emd. skiftede S. Lods ved Hals. Kl. 10⁰⁵ Emd., da Skibet var ved Korsholmen, varskoede Udkiggen en rød Lanterne fra en Sejler paa Bb.s Bov. S. gik med ca. 4 Knobs Kart. Vinden var ØNØ., jævn Kuling. Kort efter viste Sejleren grønt Lys. Da S. var tæt ved den S.lige Side af Farvandet, at Sejleren som senere viste sig at være M/Sk. »Solon« af Aalborg, ikke kunde passere S. paa Stb.s Side, gav S. et kort Stød i Dampfløjten. Begge »Solon«s Sidelanterer saas nu tæt ved, hvorfor S. atter gav samme Signal og drejede lidt Stb. over. Umiddelbart efter— Kl. 10¹⁰ Emd. — stoppedes Maskinen og »Solon« tørnede nu let mod S.s Bb.s Side og gled agter over. Samtidig med at Kollisionen skete, blev der i S. givet Stb.s Ror for at gaa klar af Grunden, men Skibet stod allerede da fast. Ved at manøvrere med Maskinen kom S. kort efter flot igen. Ingen af Skibene havde taget nævneværdig Skade ved Kollisionen. Ifølge den af »Solon«s Fører afgivne Forklaring holdtes dette Skib, der gik for Sejl alene, i den nordlige Side af Løbet. Da Signalet fra Damperen blev givet, blev Roret i »Solon« lagt ned og Skøderne halet ind i den Hensigt at passere Damperen paa Bb.s Side. »Solon« kom dog ikke tilstrækkelig klar af Damperen, i det Nokken paa Storgaflen slirede hen over Damperens opstaaende. »Solon« løb ca. 5 Knobs Fart og krængede ca. 20° over for Vinden.

259. S/S **Sirius** af Kjøbenhavn, 2092 Reg. T. Br. Bygeet 1889 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til London med 746 Str. Træ.

Kollideret d. $15/11$ 22 paa Themsen.

Søforklaring i London d. $20/11$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/12$ 22.

Kl. 5⁴⁵ Emd., da S. med Lods om Bord og assisteret af en Bugserbaad for langsom og stoppet Maskine, styrede op ad Themsen kom Skibet paa Grund af Taage saa nær en opankret Lægter, at det — til Trods for at Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, at Roret lagdes haardt Styrbord og at Bugserbaaden trak Bb. over — af Strømmen blev ført ned mod Lægteren og kolliderede med denne med det Resultat, at Lægteren sank. S. fik en Plade beskadiget.

260. S/S **Skagerak** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Alicante med Træ.

Kollideret d. $12/11$ 22 paa Elben.

Søforklaring i Cuxhaven d. $17/11$ 22. Søforklaring i Hamborg d. $24/11$ 22. Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $1/6$ 23.

Kl. 12⁵⁰ Emd. passerede S. Østerrevbøje. Vinden var ØSØ., jævn Brise, og Vejret diset. Kl. 1⁰⁵ Emd. observeredes en modgaaende Damper i ca. $3/4$ Sm.s Afst. S., der gik for langsom Maskine, gav Bb.s Ror og eet kort Stød i Dampfløjten. Da den modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Santa Fe« af Hamborg, ikke besvarede Signalet, lagdes Roret i S. haardt Bb. og der blev atter givet eet kort Stød i Dampfløjten; dette Signal gentoges med Mellemrum 3 Gange. Da S. F. var i 4 Skibslængders Afst. fra S., gav S. F. 2 korte Stød i Fløjten og drejede Bb. over imod S., der straks herefter stoppede Maskinen. Det forsøgtes at praje over til S. F. om at bakke, men først umiddelbart inden Kollisionen saas S. F.s Skrue at bakke. Da Kollisionen syntes uundgaaelig gav S. Stb.s Ror og Fuld Kraft Frem for paa denne Maade at formindske Følgerne af Kollisionen. Umiddelbart efter ramte S. F. »Skagerak« midtskibs om Bb. med saa stor Kraft, at S. fik et stort Hul i Siden; Maskin- og Kedelrum løb straks fuld af Vand. Da S. flød paa de ovrigte vandtætte Rum, blev det med Assistance af S. F. sat paa Grund og senere slæbt til Cuxhaven.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer udtalte, at de efter de foreliggende Forklaringer ikke skønnede, at der fra Føreren eller Mandskabets Side forelaa noget Forhold, der kunde give Anledning til Paatale fra det Offentliges Side.

261. S/S **Skinfaxe** af Kjøbenhavn, 1290 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Uleåborg til Boness.

Kollideret d. $4/9$ 22 i Skagerak.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/11$ 22.

Kl. 6³⁰ Fmd. passeredes Skagens Rev Fyrskib. Vinden var Ø.lig. flov Brise, og Vejret klart. S., der sejlede med en Fart af ca. 8 Knob, havde da en Fiskekutter ca. 3 Str. foran for tværs om Stb. Fiskekutteren — »Avanti« af Gøteborg — styrede samme Kurs som S. Kl. 6⁴⁰ Fmd. medens saavel Foreren som den vagthavende Styrmand opholdt sig i Bestiklukafet, drejede A. pludselig Bb. over og var. idet Føreren kom paa Broen, tværs paa Boven af S., der med Stævnen ramte A. i Bb.s Side, hvorved 5 Planker knækkede. Da A. ikke ønskede Assistance fortsatte S. Rejsen.

Anm. Det blev af Retten tilkendegivet Føreren af S., at det fandtes utilbørligt. at der ingen Officerer var paa Broen saavel i Almindelighed som særlig under de da foreliggende Omstændigheder.

262. M/Tj. **Soffe** af Esbjerg. 19 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nord-søen til Grimsby med ca. $5\frac{1}{1}$ Tons Fisk.

Strandet og forlist d. $2/6$ 22 paa Englands Ø.Kyst.

Søforklaring i Hull d. $7/6$ 22. Søforhør i Esbjerg d. $17/8$ 22.

Kl. ca. 1 Fmd. hørtes Brænding i Læ. Ankeret kastedes, men kunde ikke holde i Bunden, som bestod af store Sten. Fartøjet drev ind paa Kysten 3 Sm. S. for Robin Hoods Bay Redningsstation og huggede haardt i Grunden. Da Fartøjet var blevet stærkt læk, afgaves Nødsignal, der dog ikke blev observeret fra Land. Kl. 4 Fmd. lykkedes det Besætningen at komme i Land. Dagen efter var Fartøjet Vrag.

Aarsagen til Strandingen angives at være Strømsætning i Forbindelse med Taage.

263. S/S **Solborg** af Drammen, 2727 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burntisland til Fredericia med Kul.

Grudstødt d. $16/12$ 22 i Lillebælt.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $19/12$ 22.

Kl. 1³⁰ Fmd. passerede S. Trelde næs Fyr. Vejret var da usigtbart med Regnbyger. Medens der blev givet Signal for Lods skjultes Lysene i Land paa Grund af en stærk Regnbyge. Da det atter klarede af. var S. kommet ind i Strib Fyrs grønne Lysvinkel. Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede Skibet Granden og blev staaende med Stævnen højt loftet. Det forsøgtes at bakke Skibet af Grunden, men uden at bringe Skibet flot. S., der havde faaet en mindre Bundskade, opankredes derefter i Fredericia Havn Kl. 7⁵⁰ Fmd. Føreren oplyser i sin Rapport, at Strømmen var stærk NØ. gaaende. samt at Aarsagen til Grundstødningen er Strømsætning i Forbindelse med Regntykning.

264. M/Gl. **Solon** af Aalborg. 59 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg.

a) Paa Rejse fra Frederikssund til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. $31/3$ 22 ved Jyllands Ø.-Kvst.

Søforklaring of Søforhør i Aalborg d. $23/8$ 22.

Se Nr. 268.

b) Paa Rejse fra Malmø til Randers med 60 Tons Flormel.

Strandet d. $27/10$ 22 paa Jyllands Østkyst.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $8/11$ 22.

Kl. 6 Emd. pepedes Fornæs i NV. i 8 Sm.s giss. Afst. Kl. 7 Emd. blev der holdt af efter Hjelm Dyb

for at søge Ankerplads i Ebeltoft Vig. Vinden var da NØ.lig, tiltagende til Storm og med Snebyger. Kl. 8 Emd. blev Skibet drejet under og holdtes gaaende dels for Bb.s, dels for Stb.s Halse. Loddet blev stadig brugt og viste Kl. 11 Emd. 13 m; det forsøgte da at stagvende for Stb.s Halse, men da det friskede særlig haardt op nægtede Skibet gentagende Gange at vende til Trods for, at Motoren blev benyttet. Et Lodskud gav nu 7 m Vand. Da »Jernhatten« saas tæt ved, blev Stb.s Anker kastet for derved at bringe Skibet gennem Vinden; men straks efter huggede Skibet i Grunden og blev staaende. Ca. 20 Minutter senere stod Vandet i samme Højde indenbords som udenbords. Ved Daggry stod Skibet tørt. D. $\frac{28}{10}$ sluttedes Kontrakt med Svitzers Bjergnings-Entreprise og d. $\frac{4}{11}$ Kl. 8 Emd. blev S. indbragt til Grenaa Havn.

Anm. Søretsmedlemmerne bemærkede, at efter hvad de ogsaa ved Eftersyn af de i Retten tilstedeværende Søkort kan skønne, maa Skibet paa 13 m Vand have været for nær inde ved Land til at en Kovending kunde lade sig udføre uden Fare for at sætte Skibet paa Land. De mener derhos, at Kaptajnen havde Grund til at paaregne, at en Stagvending lod sig udføre.

265. S/S **Songa** af Bergen, Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Nykøbing F. med ca. 1100 Tons Majs.

Grundstødt d. $\frac{1}{9}$ 22 i Storebælt.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{6}{9}$ 22.

Kl. 5³⁵ Fmd. afgik S. fra Odense. Kl. 8¹² Fmd. passeredes Klokkebøjen ved Havrebjerget. Kursen blev sat 2 Sm. V. om Lillegrund (misv. N. 10° Ø.) Kl. 8⁵⁰ Fmd. ændredes til misv. N. 45° Ø. og Kl. 9⁰² Fmd. til misv. N. 72° Ø. Kl. 9⁰⁵ blev det taaget, hvorfor der blev slaaet Langsomt. Kl. 9¹⁰ Fmd. ændredes Kursen til misv. S. 82° Ø. for at gaa mellem Bolsaks og Lillegrund. Kl. 9²⁰ Fmd. grundstødte S. som det senere viste sig paa N.-Siden af Lillegrunden. Da alle Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp mislykkedes, rekvireredes Assistance. Kl. 3²⁵ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Ymer« og d. $\frac{2}{9}$ Kl. 3 Fmd. ankom yderligere Bjergningsdamperen »Viking«. Det forsøgte gentagne Gange at trække S. af Grunden, men uden Held. Først efter at ca. 150 Tons af Ladningen var lægtret, lykkedes det d. $\frac{3}{9}$ Kl. 9¹⁰ Fmd., at bringe S. flot. S., der havde faaet nogle mindre Bundlækager, gik til Kalundborg, hvor der ankredes paa Fjorden Kl. 11³⁴ Fmd.

Anm. Søretten udtalte, at den maatte holde for, at Grundstødningen fandt sin Forklaring i den konstante Taage og Strømsætning.

266. S/S **Stal** af Kjøbenhavn, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Köpmanholmen (Sverige) til New York med Papirmasse.

Havareret d. $\frac{29}{12}$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{16}{1}$ 23.

Da Skibet befandt sig paa ca. 48° N. Brd. 27° V. Lgd. blæste det op til orkanagtig Storm af VNV. med meget høj Sø. Skibet blev holdt op mod Søen med mindsket Fart. Søerne skyllede til Stadighed ind over Dæk og Luger og foraarsagede betydelige ovenbords Havarier. D. $\frac{11}{1}$ 23 ankom S. til New York.

267. S/S **Starkad** af Kristiania. Paa Rejse fra Sunderland til Fredericia.

Kollideret d. $\frac{14}{11}$ 22 i Fredericia Havn.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $\frac{16}{11}$ 22.

Se Nr. 56.

268. S/S **Stella** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Grimsby til Kjøbenhavn med 1148 Tons Kul.

Havareret d. $\frac{5}{1}$ 22 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{1}$ 22.

Kl. 6⁴⁵ Fmd. passeredes Hanstholm i 35 Sm.s Afst. Skibet havde d. $\frac{31}{12}$ 21 lidt betydelige ovenbords Havarier under haardt Vejr i Nordsøen, og laa med betydelig Slagside til Stb. Kl. 2 Emd. meldtes det fra Maskinen, at Fyrkanalerne i Stb.s Kedel var lække. Dampnen blev blæst af Kedlen. Det forsøgte nu at sejle for en Kedel alene, men Skibet vilde ikke styre og faldt tværs i Søen. Vinden var NØ., haard Kuling, og Søen høj. Kl. 4 Emd. opankredes S. i Pejlingerne: Hirshals Fyr i misv. SØ. Rubjerg Knude Fyr i misv. S.t.Ø. $\frac{1}{8}$ Ø. Kl. 4²⁰ Emd. meldtes fra Maskinen at den ene Kanal i Stb.s Kedel helt var klappet sammen, og at Kedlen nu var ubrugelig. Efter affholdt Skibsraad blev der afgivet Nødssignal for at tilkalde Assistance. Kl. 7¹⁵ Emd. begyndte ogsaa Kanalerne paa Bb.s Kedel at give sig, hvorfor Damptrykket maatte nedsættes til 4 Atmosfærer. Kl. 7⁴⁵ Emd. ankom S/S »Constantin« af Aalborg og tilbød Assistance. Ved Hjælp af C.s Redningsbaad tilvejrbragtes Forbindelse mellem Skibene, hvorefter C. slæbte S. til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Kedelhavariet formodes at være, at Kedlerne var blevet overanstrengt og at der var benyttet Saltvand som Fødevand, idet det ferske Vand var blevet spildt, da Skibet fik Slagside.

b) Paa Rejse fra Marseberg til Sevilla.

Grundstødt d. $\frac{30}{7}$ 22 paa Guadalquivir.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{9}$ 22.

Kl. 10¹⁵ Fmd. knækkede Rorkæden. Maskinen blev straks kastet Kuld Kraft Bak; men inden Karten var taget af Skibet, løb dette op i Flodbrinken. Skiltet blev bakket ud paa Kloden igen og opankret.

c) Paa Rejse fra Marseberg til Sevilla.

Paasejlet d. $\frac{1}{8}$ 22 i Sevilla Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{9}$ 22.

Kl. 10³⁰ Emd. tørnede S/S »Sidi Mabreugh« af Havre mod Bb.s Side af S., der laa fortojet ved Kajen. S. fik en Del mindre ovenbords Skad«.

269. Bk. **Sterna** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Melbourne med Planker.

Mistet et Anker d. $\frac{2}{11}$ 22 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{11}$ 22.

Under haard Storm med orkanagtige Byger af SSØ. ankrede S. Kl. $12\frac{1}{2}$ Fmd. i Læ af Læsø mellem Læsø NV. Rev og Nordre Rønner for begge Ankre med Kæderne stukket ud til Tamp. Sejlene blev gjort fast. Under en haard Byge Kl. $2\frac{1}{2}$ Fmd. brækkede Stb.s Kæde. og Skibet begyndte at drive hurtigt N. over. Kl. $11\frac{1}{2}$ Fmd. anmodedes en svensk Fiskerbaad om at tilkalde en Bjergningsdamper fra Frederikshavn. Kl. 1 Emd. ankom Bjergningsdamperen »Viking«, der slæbte S. til Frederikshavn som Nødhavn. Skibet havde mistet Stb.s Anker med 150 Fv. Kæde.

270. S/S **Storebælt** af Odense, 599 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Jern. Paa Rejse fra Odense til Newcastle med ca. 300 Tons Landbrugsprodukter.

Mistet Skruen d. $\frac{1}{11}$ 22 i Nordsøen; strandet paa Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Hjørring d. $\frac{3}{11}$ 22. Strandingsindberetning, dat. $\frac{8}{4}$ 22.

Kl. 5^{30} Emd. passeredes Hirshals. Det blæste da haard Kuling af V. Kl. 10^{45} Emd. hørtes pludselig et haardt Smæld i Skibet, og samtidig tog Maskinen Rous. Da det viste sig, at Skruen var mistet, blev Roret lagt haardt Bb. for at faa Skibet til at lænse for Vinden. D. $\frac{2}{11}$ Kl. 1 Fmd. sattes to Nødsejl, og Skibet styredes for disse i NØ.lig Retning, idet der jævnlig blev afgivet Nødsignal. Da Skibet drev lige mod Hirshals blev Bb.s Anker sat Kl. 2^{45} Fmd. og Kl. 2^{50} Fmd. sattes ogsaa Stb.s Anker, da Skibet begyndte at svinge op for Vinden. Da der var stukket ca. 30 Fv. ud paa Stb.s Kæde. brækkede Bb.s Kæde, hvorfor der blev stukket ud til 60 Fv. om Stb. og dette Anker holdt. Hirshals pejledes nu i misv. Ø. og Rubjerg Knude i misv. SØ. Kl. 3^{20} Fmd. sprang Stb.s Kæde og Skibet gik atter i Drift. Det forsøgtes nu at holde Skibet ved Hjælp af de øvrige ombordværende Ankre (et stort og et mindre Varpanker og et Reserveanker); men disse kunde ikke holde Skibet, som drev paa Land ved Hirshals Kl. 11 Fmd. Besætningen blev Kl. 12 Md. bjerget i Land af Redningsbaaden fra Hirshals. Skibet blev senere bragt flot.

Anm. Det formodes at Skruen er slaaet af ved at tørne mod en haard Genstand i Vandet. Aarsagen til Strandingen fremgaar af det ovenfor anførte.

271. Sk. **Svea** af Sverige.

Strandet d. $\frac{22}{11}$ 22 ved Sjællands N.-Kyst.

Indberetning, dat. $\frac{6}{1}$ 23.

S. strandede udfør Nøddebo. Om Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved Strandingen er intet oplyst.

272. M/Ff. **Synøve** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret og sunket d. $\frac{29}{10}$ 22 i Graadyb.

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

Kl. $3\frac{1}{2}$ Fmd. afgik S. fra Esbjerg for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Vindon var NV.lig, svag Brise, og Vejret klart. Skibet gik med en Fart af ca. 5 Sm. i Timen og holdtes lidt N. for Sædenstrands Fyrlinie. Paa ca. 300 Fv.s Afstand opdagedes et rødt og et grønt Lys fra en indgaaende Fiskekutter, der viste sig at være M/Ff. »Thora Johanne« af Esbjerg; Roret lagdes Bb., men i Løbet af faa Sekunder var begge Fartøjerne inde paa hinanden og kolliderede, idet T. J. løb med Stævnen mod S.s Bb.s Side med det Resultat, at S. straks sank. Besætningen bjergede sig om Bord i T. J. Fra begge Fartøjerne fik man først Øje paa det modgaaende Fartøj saa sent, at Kollisionen var uundgaaelig. Begge Fartøjers Besætninger hævder, at Lanterne i eget Fartøj brændte klart, da Kollisionen fandt Sted.

273. S/S **Sønderjylland** af Aabenraa, 404 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Sønderborg.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 22 i Aissund.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{11}$ 22.

Kl. 9^{10} Emd. — kort efter at S. havde passeret Ballebro — grundstødte Skibet. Det var da tæt Taage Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance fra Kjøbenhavn. Efter af Ladningen var lægtret blev Skibet d. $\frac{10}{11}$ Kl. 4 Fmd. bragt flot af Bugserbaadeu »Svno«. S. var tæt og fortsatte Rejsen.

274. M/S **Tartar** af Kristiania. Bygget af Jernbeton. Paa Rejse fra London til Kristiania med 700 Tons Koks.

Grundstødt d. $\frac{27}{7}$ 22 ved Sjællands V.-Kvst.

Politirapport, dat. $\frac{27}{7}$ og $\frac{28}{7}$ 22.

T. grundstødte Kl. 7 Fmd. paa Halskov Rev. Skibet blev d. $\frac{28}{7}$ bragt flot af Bjergningsdamperen »Ymer«.

275. 3^m M/Sk. **Tatjana** af Kjøbenhavn, 282 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra St. Davids Fife (il Island med 390 Tons Kul.

Kollideret d. $\frac{24}{10}$ 22 i Nordsøen.

Søforklaring i Peterhead d. $\frac{26}{10}$ 22. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{6}$ 23.

Kl. 4^{30} Fmd., da T. befandt sig ca. 7 Sm. ØSØ. for Buchanness gaaende for Sejl alene og styrende NV.t.N. for en svag NØ.lig Brise, observeredes en rød Lanterne ca. 5 Str. om Stb. Skibet, hvorfra Lanternen hidrørte, nærmede sig saa meget til T., at der blev Fare for Kollision. Roret i T. blev da lagt haardt Bb. og der blev givet et Stød i Taagehornet, men umiddelbart efter tørnede det fremmede Skib mod T.s Stævn, borttog Sprydet og forarsagede forskellige andre Havarier. T., der var blevet læk som Folgo af Kollisionen, søgte Nødhavn i Peterhead.

Anm. T.s Sidolantornor brændte klart saavol før som efter Kollisionen.

276. M/Kt. **Ternen** af Frederikshavn. 37 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Kristianiafjord med Spiritus.

Motoren havareret d. $31/1$ 22 i Kristianiafjord.

Søforklaring i Frederikshavn d. $30/3$ 22.

D. $31/1$ om Morgenen mødte T. Drivis 3 Sm. SSØ. for Sandefjord. Motoren startedes, men straks efter gik Plejlstangen til Vandpumpen i Stykker, hvorfor Motoren maatte stoppes. Skibet drev nu med Isen udefter. Ved Hjælp af Taagehornet tilkaldtes Kutter »Wesley« af Frederikshavn, der slæbte T. ind paa Sandefjorden.

277. M/Sk. **Ternen** af Rudkøbing, 67 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Hamborg til Assens med Oliekager.

Kollideret d. $18/10$ 22 paa Elben.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. $24/10$ 22.

D. $17/10$ Kl. 6 Emd. opankredes T. tæt 0. for den gamle Sluse ved Brunsbüttel-Kog. Vinden var Ø. lig, flov Brise, og Strømmen stærkt udgaaende. D. $18/10$ Kl. 3²⁰ Fmd. kom to Lægtere, Nr. 142 og Nr. 145 af Bremen, drivende for Ankrene og tørnede mod T. for om Bb. T.s Ror blev nu lagt haardt Bb., hvorved Skibet skar ud for Strømmen til Stb.s Side og kom klar af Lægterne, der drev videre. Lægternes Ankere fik imidlertid Hold i T.s Anker og trak dette med med det Resultat, at T. gik over Strømmen og faldt tværs for Lægternes Bov. T. tørnede nu mod Nr. 142.s Stævn, hvorved Stormdækket agter om Bb. beskadigedes, og gled ned langs Siden af Lægterne. T.s Baad, der hængte i Davidder over Hækken, blev revet løs og faldt i Vandet. Der førtes nu en Trosse over paa Lægterne, hvorefter T. faldt langs Siden af Nr. 142. Fra Lægterne, der stadig var i Drift, sattes nu yderligere et Anker, hvorefter Driften standsedes omtrent tværs af den gamle Sluse. Man gik nu i Gang med at klare Ankergrejerne, og Kl. 6 Fmd. var alt klart. Kl. 7 Fmd. lettede T. og fortsatte Rejsen.

278. S/S **Texas** af Kjøbenhavn, 4465 Reg. T. Br. Bvgget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Boston til Philadelphia.

Grundstødt d. $12/2$ 22 ved Amerikas Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/4$ 22.

D. $11/2$ Kl. 5 Emd. afgik T. fra Boston. D. $12/2$ Kl. 7⁴⁵ Fmd. mindskedes Fart for at sætte Lodsen af ved Nobska Fyr. Umiddelbart efter kom en heftig Snebyge, hvorfor Maskinen stoppedes. Kl. 8 Fmd. saas en Bøje klods paa Stb.s Bov. Efter Lodsens Anvisning blev der slaaet Fuld Kraft Bak og noget senere Frem for Bb.s Ror for at dreje Skibet rundt mod Strømmen og ankre. Kl. 8²⁵ Fmd. grundstødte Skibet og blev af Strømmen presset haardt op imod Grunden. Kl. 10³⁰ Fmd. klarede det op. og T. fik nu Assistance af U. S. A. Kystvagtskib »Acushnet«, der efter flere forgæves Forsøg trak T. af Grunden Kl. 11^{1/2} Emd. T., der var tæt, opankredes.

279. Sandpumpedamper **Thames** af Kjøbenhavn, 482 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $15/12$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/12$ 22.

Kl. 6¹⁵ Emd., da T. befandt sig i Haadybet (udfor Limfjorden) i den hvide Fyrvinkel af Hals Vinkel-fyr, maatte Skibet vige for en modgaaende Sejler og blev derved af Strømmen ført over i den grønne Fyrvinkel, hvor T. tog Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp sluttedes Kontrakt med Ejerne af tre Motorbaade fra Hals om at tage T. af Grunden. D. $16/12$ Kl. 11⁴⁵ Fmd. blev T. bragt flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

280. S/S **Thor** af Svendborg, 258 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Lybæk med Kreaturer og Stvgods.

Grundstødt d. $19/9$ 22 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. Albuen d. $24/9$ 22.

Kl. 7^{1/2} Emd. grundstødte T. paa Albu-Triller. Vinden var SV., Storm, og Strømmen stærk N.gaaende. Skibet blev bragt flot med Assistance af Svitzers Bjergnings-Entreprise og Albu Bjergelav.

281. 2^m Ff. **Thora** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bvgget 1903 af Eg, Bog og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med 3 Tons Fisk.

Strandet og forlist d. $24/8$ 22 ved Jyllands Vestkyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $31/8$ 22. Strandingsindberetning, dat. $7/18$ 22. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $1/12$ 22.

D. $23/8$ Kl. 6^{1/2} Emd. lettedes for at sejle til Esbjerg. Vinden var NV., frisk Kuling. Der Btyredes SØ.t.S. mod Slugen. I Løbet af Aftenen og Natten friskede Vinden til Storm med Regntvknig. D. $24/8$ Kl. 6^{1/2} Fmd. mente man at se Land forude. Medens man var ved at klargøre Motoren, tog Skibet en Braadsø over, der bortskvlede alle Redskaberne, hvoraf en Del kom i Skruen og Roret. T. blev nu opankret paa 7 Fv. Vand for alle Ankergrejerne. Disse kunde imidlertid ikke holde og Skibet drev rask mod Land. Da Ankerrossen sprang styredes lige mod Land, hvor Skibet stødte paa 2den Revle ved Sondervig. Fra Land tilvebragtes Forbindelse med Skibet ved en Kasteline, hvorved Besætningen bjergedes. T. blev Vrag.

282. M/Fi **Thora Johanne** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra England til Esbjerg.

Kollideret d. $29/10$ 22 i Nordsøen.

Se Nr. 272.

283. Bk. Th. Thoresen af Odense, 454 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Fyr. Paa Rejse fra Odense til Haparanda i Ballast.

Grundstødt d. $10/8$ 22 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning i Nordskov d. $11/8$ 22. Strandingsindberetning, dat. $15/8$ 22.

Kl. $10\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte Th. T. paa Rønnerne ved Indsejlingen til Korshavn. Vinden var VNV., frisk Kuling. Kl. ca. 2 Emd. blev Skibet bragt flot af en Bugserdamper og indslæbt til Odense.

284. S/S Thyra S. af Kjøbenhavn, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Themsen til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $3/1$ 22 paa Themsen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/1$ 22.

Kl. 4 Emd. afgik T. S. fra Surrey Commercial Dock med Lods om Bord. Kl. 5^{40} Emd. ankom Skibet til Beckton og fik Ordre til at fortøje i Bøjerne. Skibet manøvreredes rundt og styredes op mod Gallion Bøjen for at fortøje der. Ved at gaa langs Siden af den tyske Damper »lians Cords«, der laa fortøjet i Bøjerne, blev T. S. af Vind og Strøm ført haardt imod H. C.s Stb.s Side. Der holdtes Fender imellem, men begge Skibe fik ved Kollisionen Buler i Skibssiden.

285. S/S Tjaldur af Kjøbenhavn, 795 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Færøerne med Stykgods.

Havareret i Isen i Februar 22 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $17/2$ 22.

D. $10/2$ Kl. 8^{15} Fmd. afgik T. fra Kjøbenhavn. Paa Vejen op gennem Sundet og navnlig i Kattegat mødte Skibet svære Ishindringer, saaledes at T. hyppigt laa fast i Isen, der flere Gange skruede om Skibet. I Dagene $12/2$ - $15/2$ fik T. Assistance af Isbryderen »Bryderen«. D. $15/2$ Kl. 6^{20} Fmd. opdagedes det. at Roret var bøjet ca. 40° til Bb. og at Haandstyreapparatet var havareret. Havariene udbedredes midlertidigt, hvorefter T. ved B.s Hjælp kom fri af Isen og gik til Frederikshavn, hvortil Skibet ankom Kl. 10 Emd.

286. S/S Tomsk af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oporto til Le Havre med Stykgods.

Brand om Bord i Dagene $16/8$ - $18/8$ 22 i Oporto Havn og Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/8$ 22.

D. $16/8$ ved Middagstid observeredes Ild i Stb.s Kulkunker. Alle Aabninger til Rummet blev lukket og der blev sprøjtet Vand ind, indtil Ilden syntes at være slukket. D. $17/8$ Kl. 6 Fmd. afgik T. fra Oporto. Kl. 6 Emd. sporedes igen Ild i Bunkerne. Efter at en Del Vand var sprøjtet over Kullene dæmpedes Ilden. D. $18/8$ Kl. 2 Fmd. brændte det gennem Garneringen i Bunden af Kulkassen. Efter at en Del Vand var sprøjtet ind i Rummet gennem to Huller i Skoddet, slukkede Ilden.

b) Paa Rejse fra Le Havre til Kjøbenhavn med Stykgods.

Ladningen beskadiget d. $23/8$ 22 i Nordsoen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/8$ 22.

Under en haard Storm af VNV. tog Skibet en voldsom Overhaling til Stb., hvorved Lasten tog Rous og en Del af Ladningen blev ødelagt.

287. S/S Toreador af Bremen, 990 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burntisland til Fredericia med 1300 Tons Kul og Koks.

Grundstødt d. $24/2$ 22 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforhør i Harboøre d. $25/2$ 22. Strandingsindberetning, dat. $1/4$ 22.

Kl. 9 Emd. grundstødte T. i usigtbart Vejr ved Knopper. Det lykkedes Redningsmandskabet fra Flyvholm og Thyborøn at komme i Forbindelse med Skibet ved Hjælp af Redningsrakettapparatet, og d. $25/2$ Kl. 11 Fmd. kom en Mand af Skibets Besætning i Land i Redningsstolen. Den paagældende rekvirerede Assistance fra Bremen. D. $27/2$ blev Skibet bragt flot af to tyske Slæbedampere, hvorefter det fortsatte Rejsen.

Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være usigtbart Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

288. M/Kt. Torsten af Nykjøbing M., 59 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Norrköping til Vånevik i Ballast.

Grundstødt d. $27/8$ 22 ved Sveriges Ø.Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Kalmar d. $29/8$ 22.

Kl. 5^{45} Emd. grundstødte T. paa Norra Kråkgrundet i Indsejlingen til Vanevik (57 11' N. Brd. $16^\circ 28'$ Ø. Lgd.); Skibet kom senere af Grund uden Skade. Vinden var VSV., flovt; Vejret klart.

Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ukendskab til Farvandet.

289. S/S Tranquebar af Kjøbenhavn, 3453 Beg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Bilbao til Barry Dock i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $28/10$ 22 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Cardiff d. $8/11$ 22.

Kl. 5^{05} Kind., da der blæste en Ø.-lig Storm, faldt Koksmath Ryno Henry Mourits Gotlieb Jensen over Bord fra Agterdækket; han var paa det paagældende Tidspunkt paa Vej fra Proviantkappen for- efter og bar nogle tomme Sække. Ved en svær Overhaling slyngedes han haardt mod Gelænderet i læ Side og faldt udover dette udenbords. Maskinen blev straks stoppet og en Redningskrans kastet ud. Skiltet blev lagt paa modsat Kurs; Eftersøgningen efter den forulykkede fortsattes til Kl. 5^{45} Emd., da det maatte anses for aabløst at finde ham paa Grund af Mørke og høj Sø.

- 290.** S/S **Union** af Odense, 541 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Goole til Kjøbenhavn.
Kollideret d. $\frac{27}{10}$ 22 paa Humber.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{11}$ 22.
D. $\frac{26}{10}$ Kl. 11¹⁰ Emd. afgik U. fra Goole med Lods om Bord. Da U. paa Vejen ned ad Floden var ved at passere en medgaaende Damper — »Sparta« af Goole — drejede denne pludselig Bb. over og ramte med Bb.s Bov U.s Stb.s Side, der fik nogle Buler over Vandlinien. Da U. viste sig tæt, fortsattes Rejsen.
- 291.** G1. **Venus** af Rønne, 44 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Nexø til Rønne uden Last.
Grundstødt d. $\frac{7}{4}$ 22 ved Bornholms V.-Kyst.
Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{10}{4}$ 22. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{18}{4}$ 22.
Kl. 4 Emd. var V. ca. $\frac{1}{2}$ Sm. V. for Roghammerodde. Vinden var V.-lig, jævn Kuling, og Vejret klart. Da Skibet ikke kunde bringes til at stagvende, kastedes Stb.s Anker for ved Hjælp af dette at faa Skibet gennem Vinden. Ankeret kunde imidlertid ikke holde og til Trods for, at ogsaa Bb.s Anker kastedes drev Skibet Kl. 4³⁰ paa Grund med Agterenden. Der blev nu rekvireret Assistance. D. $\frac{8}{4}$ Kl. 11 Fmd. ankom 5 Motorbaade, som straks gik i Gang med Bjergningen. Kl. 5³⁰ Emd. blev V. bragt flot og indslæbt til Rønne.
- 292.** M/Sk. **Venus** af Marstal, 91 Reg. T. Br. Bvgget 1910 af Staal. Paa Rejse fra Stettin til Vesteraa med 150 Tons Salt.
Sprunget læk og sunket d. $\frac{3}{6}$ 22 i Østersøen.
Forlis anmeldelse, dat. Marstal d. $\frac{29}{7}$ 22.
V. afgik fra Stettin d. $\frac{24}{5}$. D. $\frac{3}{6}$ sprang Skibet læk og sank. Besætningen gik i Baaden og blev senere optaget af S/S »D. Seiler« af Danzig og landsat i Holtenu.
- 293.** 3^m Sk. **Vesta** af Svendborg, 171 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bog. Paa Rejse fra Dysart til Svendborg med Kul.
Stødt paa et Vrag og sprunget læk d. $\frac{10}{3}$ 22 i Storebælt; søgt Nødhavn.
Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{13}{3}$ 22.
Kl. 8³⁵ Fmd. tørnede V. mod Vraget af en Damper, der laa mellem Bolsaks og Falske Bolsaks, og hvis Davidder stod ca. 4 Fod under Vandfladen. Da Skibet begyndte at lække stærkt, blev der lænset med begge Pumper. Kl. 9³⁵ Fmd. kom en tysk Damper, der var ude for at eftersøge Vraget, til Assistance. Damperen slæbte V. bort fra Vraget og ind til Kalundborg, idet Damperen stadig lænsede fra V. Ved Dyk-kerundersøgelse den følgende Dag viste det sig, at der var brækket en Planke i Bunden forude om Stb.
- 294.** S/S **Vidar** af Kjøbenhavn, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Kjøbenhavn.
Kollideret d. $\frac{14}{10}$ 22 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{19}{10}$ 22.
Se Nr. 134.
- 295.** Ff. **Viking** af Styrsø (Sverige). Paa Rejse fra Østerby (Læsø) til Gøteborg med Fisk.
Grundstødt og forlist d. $\frac{24}{11}$ 22 ved Østerby Havn (Læsø).
Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{1}{1}$ 23.
Ved Afsejlingen fra Østerby gik Fartøjets Motor i Staa. da Fartøjet befandt sig midt i Indløbet. Fartøjet drev ind paa Molen, hvor det blev slaaet i Stykker og sank. Besætningen bjergedes i Land. Vinden var NV., frisk Kuling.
- 296.** S/S **Villemoes** af Reykjavik, 775 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Stockholm til Calais med ca. 372 Stdr. Træ.
Grundstødt d. $\frac{18}{2}$ 22 ved Bornholms SV.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{24}{2}$ 22.
D. $\frac{15}{2}$ Kl. 9⁵⁰ Fmd. opankredes V., der havde mistet 2 Skrueblade i Isen i Stockholm Skærgaard, ved Neksø. D. $\frac{17}{2}$ Kl. 7¹⁰ Fmd. lettedes og styredes mod Rønne. Ved Hammeren mødte Skibet Is, hvorfor der ankredes ved Allinge Kl. 1 Emd. D. $\frac{18}{2}$ Kl. 5 Fmd. begyndte det at blæse op af SSØ. med Snetykning. Da det Kl. 7 Fmd. blæste haard Kuling, lettedes og stvredes rundt Hammeren og langs Kysten. Kl. 12 Md. var V. ved Kosten paa Hvide Odde. Lodsflaget blev hejst, og der blev givet Signal med Dampfløjten. Da der ingen Lods kom om Bord styredes fra Kosten S.t.V. til Havnemundingen aabnede sig, hvorefter Skibet holdtes ret mod Havnen for langsomt. Kl. 12²⁹ Fmd. grundstødte V. ca. 4 Fv. fra Løbet. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra S/S »Bornholm«, der trak V. af Grunden Kl. 5 Emd. V., der var tæt, fortøjedes i Rønne.
- 297.** 3^m Sk. **Vineta** af Mariehamn, 357 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Fyr og Gran. Paa Rejse fra Wiborg til Nørresund med 220 Stdr. Stav.
Grundstødt d. $\frac{28}{10}$ 22 ved Hals.
Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{8}{11}$ 22.
Kl. ca. 8 Fmd. passerede V. Hals Barre. Vinden var da NØ.-lig, jævn Brise, og Vejret klart. Da Fartøjet var kommet indenfor Barren og skulde luffe ved Svinget, drev det med Siden mod Sandbanken og blev liggende. Kl. 2 Emd. lykkedes det at bringe Fartøjet flot ved Hjælp af Varp og med Assistance fra et Fiskerfartøj.
- 298.** M/S **Virginia** af Kjøbenhavn. 641 Reg. T. Br. Hygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Trinidad med Stykgods.

Havareret i November Maaned 1922 i Atlanterhavet.

Søforklaring paa St. Thomas d. $\frac{4}{1}$ og $\frac{12}{1}$ 22.

I Dagene $\frac{14}{11}$ - $\frac{23}{11}$ var Skibet udsat for haardt Vejr. D. $\frac{16}{11}$ opdagedes det, at Skibet lakkede, og da det d. $\frac{19}{11}$ var muligt at aabne Lugerne viste det sig, at Dækket rundt Lugekarmene havde givet sig og var læk. En Del af Ladningen var ødelagt af Saltvand. D. $\frac{21}{11}$ opdagedes det, at Maskinen havde lidt Havari, uden at det dog var muligt at bestemme Havariets Natur. Det besluttedes at stoppe i Læ af Madeira for at undersøge Skaden. D. $\frac{25}{11}$ ankedes paa Funchal Red. Efter at Maskinen var repareret, fortsattes Rejsen d. $\frac{27}{11}$. D. $\frac{29}{11}$ Kl. 12¹⁰ Emd. sprængtes Nr. 6 Cylinder; da det befrygtedes, at Maskinen, hvis den blev standset, ikke kunde startes igen, fortsattes med de andre Cylindre. D. $\frac{14}{12}$ ankom V. til Trinidad.

299. S/S Virginia af Kjøbenhavn, 3754 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{30}{12}$ 22 i Gøteborgs Havn.

Søforklaring i Sarpsborg cl. $\frac{4}{1}$ 23.

Om Morgenens observeredes Ild i Bunkerkullene; det viste sig nødvendigt at tilkalde Gøteborg Brandvæsen, der straks kom til Stede og slukkede Ilden. Ca. 25 Tons Kul blev ødelagt, medens Skibet ikke tog nævneværdig Skade. Ilden formenes at være opstaaet ved Selvantændelse.

300. Sk. Vitalis af Faxe Ladeplads, 86 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Fyr. Paa Rejse fra Lybæk til Kjøbenhavn med 160 Tons Ler.

Grundstødt og blevet Vrag d. $\frac{28}{10}$ 22 i Grønsund.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{2}{11}$ 22.

Kl. 1 Fmd. passerede V. for en stiv NØ.-lig Kuling Hestehoved Fyr og styrede efter Ledefyrene ind i Grønsund, idet Skibet passerede tæt om Kosten ved Indsejlingen. Da det kort efter blev Snetykning holdtes V. endnu 10 Minutter paa samme Kurs, hvorefter der ankedes for begge Ankre paa 12 Fod Vand. Da Strømmen var stærk indgaende, og Storm og Sø tiltog i Styrke, blev der Kl. 2 Fmd. stukket mere Kæde ud. Et Lodskud viste 10 Fod Vand. Kl. $3\frac{1}{2}$ Fmd. stødte Skibet haardt i Grunden. Ved Pejling viste Skibet sig tæt, men $\frac{1}{2}$ Time senere pejledes 8 Tommer Vand i Rummet. Skibet kunde ikke holdes læns ved Pumpning, og da Situationen blev alvorlig, affyredes 6 Nødraketter. Kl. 7 Fmd. blev Skibet opdaget af Lodserne, som i en Motorbaad bragte Besætningen i Land. Skibet blev Vrag.

Anm. Sørensen udtalte, at Grundstødningen efter det oplyste maatte finde sin Forklaring udelukkende i det herskende stormfulde Vejr og Snetykningen.

301. M/Sk. Voorwarts af Groningen, 133 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Koping (Sverige) til Gronw (Holland) med ca. 20900 Stk. Bræder.

Strandet d. $\frac{8}{12}$ 22 ved Bornholms NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{9}{12}$ 22.

Kl. 6 Emd. strandede V. ved Nørresands Havn NV. for Gudhjem. Vinden var da N., stormende Kuling. Besætningen blev bjerged af Motorbaaden, som gik ud fra Nørresand Havn inden Skibet strandede. Ved Strandingen var V. fuld af Vand og Motor og Sejl utjenstedygtige. V. blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

302. M/Kt. Wilhelm af Kiel, 9 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Stramstad med Sprit.

Strandet og forlist d. $\frac{25}{8}$ 22 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{25}{8}$ 22.

W. strandede under en Storm Kl. 2 Fmd. ved Frenne Odde S. for Svaneke. Besætningen bjergede sig ved at springe i Land paa Klipperne. Fartøjet blev Vrag.

303. M/Gl. Wilhelmina af Kopervik, 88 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Træ. Paa Rejse fra Knarrvik til Kolding med 150 Tons Superfosfat.

a) Grundstødt d. $\frac{1}{5}$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{9}{5}$ 22.

Kl. 1 Fmd. pejledes Østre Flak Fyrskib i NØ. i 6 Sm.s Afst. Skibet laa underdrejet for Storm af NØ. Kl. 4 Fmd. sattes Kurs mod Limfjorden for at komme i Læ. Vejret var nu regntykt, og det var umuligt at se Land. Kl. $9\frac{1}{2}$ Fmd. huggede Skibet flere Gange haardt i Grunden, dog uden at blive staaende. Kursen ændredes nu til SV. W., der var blevet læk, opankredea senere paa Dagen ved Skovbven.

b) Grundstødt d. $\frac{4}{5}$ 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{9}{5}$ 22.

Ved Indsejlingen til Kolding Havn tog Skibet Grunden i Bb.s Side af Farvandet tæt udenfor Havnen. Da det ikke tykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra Bugserbaaden »Dan«, der i Løbet af 5 Minutter trak W. af Grunden.

304. S/S Wm. Th. Malling af Kjøbenhavn. 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Koks.

Skrue og Ror beskadiget af Isen i Dagene $\frac{10}{2}$ - $\frac{16}{2}$ 22 i Kattegat.

Søforklaring i Gøteborg d. $\frac{23}{2}$ 22.

D. $\frac{10}{2}$ mødte Skibet ca. 16 Sm. SØ. for Skagen Fastis. Under Forsøgene for at komme klar af Isen mistedes et Skrueblad. De følgende Dage skruede Isen stærkt om Skibet, der truedes med at drive ind paa Torrbo Skær. Skruen odelagdes og Roret brækkede. Da det ikke var muligt at opnaa Assistance, og det ikke Ivkkedes at komme vestover ad af Isen, besluttedes det at søge ind til Gøteborg. D. $\frac{16}{4}$ Kl. 4 Emd. ankom Skibet til Gøteborg.

305. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Spanien til Åbo.

Kollideret d. 18/9 22 i Østersøen.

Søforklaring i Åbo d. 23/9 22. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 30/11 22.

Da Y. befandt sig ca. 14 Sm. tværs af Arkona Fyr styrende NØ.t.Ø.7₂Ø., observeredes en Sejlers grønne Lanterne paa Bb.s Bov. Vinden var NV. med stormende Kuling og Vejret klart. Sejleren var, da den observeredes, saa nær paa Y., at Kollisionen var uundgaelig. Y. tørnede med Bb.s Bov mod Sejlerens Stb.s Side. Stødet var meget let, og Y. fik kun nogle mindre Buler i Pladerne i Boven. Da Sejleren ikke gav Signal om, at den behøvede Assistance, fortsattes Rejsen.

306. Sk. **Zeus** af Barth. Paa Rejse fra Hamborg til Hobro med Salt.

Grundstødt d. 2/7 22 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Z. grundstødte Kl. 2 Fmd. ved Stavnshoved. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af nogle Fiskere.

307. 3^m Sk. **Ærø** af Marstal, 275 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Trinidad til Cardiff med 426 Tons Asfalt.

En Mand faldet over Bord og druknet d. 25/1 22 i Atlanterhavet.

Uddrag af Skibsdagbogen, Indberetning fra det kgl. Konsulat i Liverpool.

Under Arbejdet med at gøre Overmærsejl fast blev 3 Mand af Sejlet slaaet ned fra Raaen. De to faldt ned paa Dækket, medens den tredje, Kurt Sliemann af Rostock, faldt udenbords. Det lykkedes ham at faa fat i en Line, der blev kastet ud til ham; men kort efter slap han Taget og gik til Bunds. Ulykken skete paa 37°35' N. Brd. 41°57' V. Lgd.

308. S/S **Ørkild** af Kjøbenhavn. 1963 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

a) Paa Rejse fra Santos til Kjøbenhavn med Oliekager.

Grundstødt d. 8/1 22 paa Kjøbenhavns Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12/1 22.

Kl. 2⁵⁰ Fmd. fik O. Lods S. for Middelpult. Under Manøvren for at faa Skibet rundt for at ankre NØ. for Middelpult, grundstødte Ø. paa Stubben. Det forsøgtes at manøvrere Skibet af Grunden ved Hjælp af 2 Bugserbaade, men uden Held. I Løbet af Dagen faldt Vandet, hvorfor Arbejdet indstilledes. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, kom Ø. flot d. 9/1 Kl. 4 Emd.

b) Paa Rejse fra Philadelphia til Montreal i Ballast.

Kollideret d. 12/10 22 paa St. Lawrencefloden.

Søforklaring i Montreal d. 26/10 22.

Kl. 11²⁵ Emd., da Ø. befandt sig ved Cape Charles og var ved at passere forbi en medgaaende Damp, blev der fra denne Dampers Side givet en Række korte Stød i Dampfløjten, der fra Ø.s Side blev besvaret med 3 korte Stød. Ø.s Maskine blev samtidig kastet Fuld Kraft Bak. Den medgaaende Damp drejede Stb. over, med det Resultat, at Skibene kolliderede, hvorved Ø. fik Bb.s Side beskadiget. Vejret var ved den paagældende Lejlighed klart og Vinden NV., jævn Brise.

c) Paa Rejse fra Montreal til Kalmar med 3080 Tons Hvede.

Havareret d. 10/11 22 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Uddrag af Skibsdagbogen fremlagt i Raadhusretten i Gøteborg d. 18/12 22.

Kl. 6 Fmd. friskede Vinden til N.-lig Storm med høj Sø. Det opdagedes, at Skottet mellem Nr. 2 Lastrum og Kulbunkerne havde givet sig lidt, saaledes at der var trængt lidt Hvede ud i Bunkerkullene. Senere paa Dagen friskede Vinden til stærk Storm af VNV. med høj Sø. Som Følge af Skibets voldsomme Bevægelser i Søen sprængtes det fornævnte Skod i Stb.s Side, hvorved en Del af Ladningen kom ind i Reservebunkerne. Da Skibet ikke fik nogen Slagside, fortsattes Rejsen til Sydney N. S. som nærmeste Havn.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1922 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	14	2	1	1	1	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	19	4
Grundstødning	43	37	3	4	5	2	1	1	9	7	3	—	—	1	—	—	64	52
Kæntring	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Sprunget læk i Søen	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Forladt synkefærdig	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—
Forskellig Søskade	31	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	31
Kollision	30	73	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	30	78
Kondemnation efter Søskade.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brand	4	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	9
Bortblevet	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1
Overbordfald m. m.	10	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7
Ialt . . .	152	160	4	9	6	2	1	1	12	8	3	—	—	2	—	—	178	182

360

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1922 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.	14	607	2	935	16	1542
Kæntring	4	337	—	—	4	337
Forladt synkefærdig	11	667	—	—	11	667
Kollision	6	176	—	—	6	176
Kondemnation	—	—	—	—	—	—
Brand	3	92	—	—	3	92
Bortblevet	3	208	1	313	4	521
Ialt . . .	41	2087	3	1248	44	3335

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1922 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal Omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	26	12	38
Overbordfald	8	4	12
Andre Ulykkestilfælde	3	4	7
Ialt . . .	37	20	57

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1922** 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)	3	1	3	1	8	1	4	1	—	6	14	7	3	10	
Jyllands Nordvestkyst (Ska-gen indbefattet)	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Jyllands Østkyst	3	4	4	—	11	8	3	—	1	12	23	—	—	—	
Limfjorden	1	1	2	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—	
Læsø	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (m. Samsø)	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (m. Ærø)	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	3	—	—	—	3	1	1	—	—	2	5	—	—	—	
Sjællands Nordkyst med Hesselø)	3	—	—	—	3	3	—	—	—	3	6	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	1	1	—	—	2	1	2	—	—	3	5	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grøn-sund og Ulvsund indbe-fattet)	4	—	2	—	6	2	2	—	—	4	10	—	3	3	
Lollands- og Falsters Syd- og Vestkyst	1	1	—	—	2	2	—	1	—	3	5	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	—	2	—	—	2	2	—	—	—	2	4	—	—	—	
Amager	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (til Kjøbenhavn)	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms Vestkyst	1	1	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—	
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	—	—	—	
I alt . . .	22	12	13	1	48	22	18	5	1	46	94	7	6	13	

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 anførte Søulykker — 360 — i Aaret 1922 større end i Aarene 1921 og 1920, hvor Antallet var henholdsvis 246 og 323, medens ifølge Tabel D Søulykkernes Antal i danske Farvande — 94 — er mindre end i 1921 og 1920, hvor Antallet var henholdsvis 107 og 109.

Forlis m. m. af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1922 gaet tabt ialt 3 med en samlet Tonnage af 1248 Reg. Tons Brutto. Tabet har været lidt mindre end i 1921, da det udgjorde 4 Skibe med 4046 Reg. Tons Brutto. Af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft er ialt 41 gaet tabt; heraf var 1 over 200 Reg. Tons Brutto.

Brand m. m.

I Aaret 1922 har 6 Dampskibe og 3 Motorskibe haft Brand om Bord. I de 3 Tilfælde maa Aarsagen til Branden antages at være Selvantændelse, i 2 Tilfælde er Branden foranlediget ved brændende Benzin i Vandet, i 1 Tilfælde skyldes Branden Uforsigtighed fra Værftsarbejdernes Side under Skibets Ophold i Tørdok, og i 3 Tilfælde er Aarsagen ukendt. Endvidere har 4 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I de 3 Tilfælde opstod Branden i Motorrummet som Følge af Uforsigtighed; i det fjerde Tilfælde var Ilden paasat.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i Aaret 1922 indtruffet i 12 Tilfælde mod 9 Tilfælde i 1921 og 16 Tilfælde i 1920.

Af de i 1922 ifølge Tabel C omkomne 57 Personer var de 54 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser over Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 11 Tilfælde.

1923.

309. S/S **Aggersborg** af Kjøbenhavn, 1423 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Riga til West Hartlepool med 468,8 Kubikfavne Træ.

Grundstødt d. $^{14}/_1$ 23 ved Sjællands Ø. Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{8}/_2$ 23.

Kl. 4 Fmd. ankredes paa Grund af Snetykning ved Middelgrundens grønne Lystønde. Vinden var SS V., jævn Kuling. Kl. 4¹⁰ Fmd. klarede det lidt, hvorfor Ankeret lettedes; Skibeholdtes nu i Trekroner Ledefyrline. Kort efter blev det imidlertid atter tykt, saaledes at Ledefyrene tabtes af Syne, og Kl. 4¹⁵ Fmd. tog A. Grunden paa Lynette Flak. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, sluttedes Kontrakt med Svitzers Bjergnings-Entreprise om at tage A.. af Grunden. Efter at en Del af Dækslasten var lægtret kom A. d. $^{15}/_1$ Kl. 1³⁰ Fmd. af Grunden og opankredes. Skibet var tæt. Anm. Søretten udtalte, at den fandt, at Skibets Fører havde gjort sig skyldig i mangelfuld Navigation ved ikke at benytte de Midler, som ved de foreliggende Omstændigheder stod til hans Raadighed, for at fastsætte Skibets Sted, navnlig ved ikke at foretage Pejling af Middelgrundens Fyr.

310. Evert **Agnes** af Kjøbenhavn, 50 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshavn til Hellerup med 418 tomme Tønder.

Strandet d. $^{24}/_1$ 23 paa Sjællands N.-Kyst.

Strandingsforhør paa Udsholt Strand d. $^{25}/_1$ 23. Strandingsindberetning, dat. Tisvildeleje d. $^{25}/_1$ 23.

Søforhør i Helsingør d. $^{27}/_1$ 23.

Kl. 3 Fmd. strandede A. under stormende Kuling af VNV. med Regnbyger ved Udsholt Strand. Besætningen bjergede sig i Land ved egen Hjælp.

311. S/S **Agnete** af Kjøbenhavn, 1458 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Havareret d. $^{25}/_{12}$ 23 i Marseille.

Søforklaring i Marseille d. $^{29}/_{12}$ 23.

Kl. 5 Fmd. blæste det op til haard Storm af NNV., der satte en Del Dønning ind i Havnen. A., der laa fortøjet ved Kajen paa anvist Plads, huggede som Følge heraf flere Gange haardt mod Kajen. Til Trods for at man forsøgte at fendre Skibet af, fik dette dog flere større Buler i Bb.s Side. Kl. 7³⁰ Fmd. blev Skibet med Assistance af Lods og Slæbebaade forhalet til Mole A.

312. Sk. **Aina** af Hven. Paa Rejse fra Odense til Lybæk i Ballast.

Grundstødt d. $^{9}/_4$ 23 ved Lollands SV.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $^{9}/_4$ 23.

Kl. 4 Fmd. grundstødte A. i klart Vejr paa Albu Triller. Skibet blev senere bragt flot med Assistance af Bjergningsdamperen »Activ« og Albu Bjergelav.

313. S/S **Aladdin** af Kjøbenhavn, 1743 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $^{29}/_9$ 23 i Himango (Finland).

Indberetning fra Vicekonsulatet i Hernøsand.

D. $^{29}/_9$, da A. laa til Ankers ved Himango, faldt Matros Marius Klausen af Troense fra Dækslasten ned paa Dampspillet og afgang d. $^{30}/_9$ ved Døden som Følge af de Kvæstelser, han havde paadraget sig ved Faldet.

314. 3^m M/Sk. **Albert Mou** af Svendborg, 314 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Horsens til Brandø.

Skruen havareret d. $^{26}/_5$ 23 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{20}/_6$ 23.

Kl. 7^{1/2} Fmd. mærkedes en stærk, rystende Bevægelse i Skibet. Ved Eftersyn viste det sig, at Skruen var havareret, idet det ene Blad var slaaet af.

- 315.** S/S **Alf** af Kjøbenhavn (ex. Bremervold), 2175 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paasejlet d. $^{16}/_{11}$ 23 i Grangemouth Havn. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{10}/_{12}$ 23. Kl. 7^{30} Emd., da A. laa ved Kulspout for at indtage Bunkers, blev Skibet paasejlet af S/S »Katwijk« af Rotterdam, der var for udgaende. A. fik ved Paasejlingen nogle Buler agter om Bb. og et Spant bøjet.
- 316.** S/S **Alfa** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Valencia. Maskinen havareret d. $^{14}/_{9}$ 23 i den biscayiske Bugt; søgt Nødhavn. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{30}/_{10}$ 23. Kl. 10^{30} Fmd. stoppedes Maskinen paa Grund af Maskinskade, idet Konsollen til Pumpebalance-lejet og Pumpekrydshovedstyret var sprængt, og Luftpumpens Stempelstang var gaaet løs i Stemplet. Da det ikke var muligt paa egen Haand at reparere Skaden, blev alle Maskinens Pumper koblet fra, hvorefter man forsøgte at lade Maskinen gaa med langsom Fart ved Hjælp af Kedelpumpen som Fødepumpe og Ballastpumpen til at cirkulere til Kondensatoren. Rejsen fortsattes nu for langsom Fart. Da Maskinmestrene bestemt fraraadede at fortsætte til Destinationshavnen uden at faa Skaden udbedret, gik A. d. $^{16}/_{9}$ ind til Ferrol, hvor der ankredes Kl. 9^{30} Fmd. Anm. Aarsagen til Havariet formodes at være, at der har været en Støbefejl i Konsolstykket, og at dettes Brud har medført de øvrige Havarier.
- 317.** M/Gl. **Alfhild** af Porsgrund (Norge), 47 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Porsgrund til Frederiksværk med 100 Tons Raajern. Strandet og forlist Natten mellem d. $^{8}/_{1}$ og $^{9}/_{1}$ 23 ved Sjællands Rev. Strandingsberetning, dat. $^{15}/_{1}$ 23. A. strandede og forliste Natten mellem d. $^{8}/_{1}$ og $^{9}/_{1}$ 23 ved Sjællands Rev. Besætningen — ialt 3 Mand — blev reddet.
- 318.** S/S **Algarve** af Kjøbenhavn, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Algier til Tunis. Kollideret d. $^{10}/_{8}$ 23 i Middelhavet. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{2}/_{10}$ 23. Kl. 5^{30} Fmd., da Carthago Pt. havde i N.t.V. i ca. 30 Sm.s Afstand, løb A. ind i en Taagebanke. Der blev slaaet klar til Maskinen og givet Taagesignal. Kl. 5^{35} Fmd. hørtes Taagesignal — 2 Stød — fra et Skib forude om Bb. Maskinen blev straks stoppet. 2 Minutter senere kom en 3^m Skonnert tilsyne for fulde Sejl ca. 2 Str. om Bb. Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb. Samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. Trods denne Manøvre tørnede Skonnerten Kl. 5^{40} Fmd. med Sprydet mod A.s Bb.s Side ved Nr. 3 Lastrum, gled langs Siden af A. og forsvandt i Taagen. Kl. 5^{50} Fmd. opankredes A. paa $4^{1/2}$ Fv. Vand. A. havde kun faaet ringe ovenbords Beskadigelse ved Kollisionen, medens Skonnerten havde faaet Sprydet brækket og Stævnen beskadiget. Kl. 6^{20} Fmd. lettede Taagen, og Skonnerten, som laa i Nærheden, blev fortøjet langs Siden af A. Kl. 6^{30} Fmd. lettede Skibene og stod ind til Anduvningstønden ved La Goletta, hvor der ankredes. Anm. Søforklaring for Skonnerten, der var hjemmehørende i Tunis og som bar Mærket 63 T. G., foreligger ikke. Da Skonnerten kom til Syne, laa den ca. NNØ. an; Vinden var SV.
- 319.** S/S **Alpha** af Aabenraa, 2172 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Konstantinopel til Smyrna med Stykgods. Maskinen havareret d. $^{8}/_{4}$ 23 i Bosporus. Søforklaring i Konstantinopel d. $^{12}/_{4}$ 23. Kl. 6^{30} Emd. knækkede Højtryksstemplet. Højtrykscylinderen blev koblet fra, og Skibet returnerede til Konstantinopel for Reparation.
- 320.** Sk. **Amalia** af Rønne, 43 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Kjøbenhavn med 75 Tons Grus. Grundstødt og havareret d. $^{29}/_{9}$ 23 ved Sveriges S.-Kyst; søgt Nødhavn. Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $^{1}/_{10}$ 23. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $^{1}/_{11}$ 23. Kl. 4 Fmd. grundstødte A. under en Vending paa Landgrunden ca. 3 Sm. V. for Smygehug. Vinden var NV-lig, haard Kuling. Efter at ca. 15 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom Skibet flot ved egen Hjælp Kl. 6^{30} Fmd. Da Roret var beskadiget ved Grundstødningen, sattes Signal for Assistance, hvorefter A. blev indslæbt til Trelleborg af 2 Motorbaade.
- 321.** 3^m M/Sk. **Anna** af Søby, 79 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vejle til Kjøbenhavn med tomme Tønder. Kolli deret d. $^{30}/_{8}$ 23 i Storebælt. Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{6}/_{9}$ 23. D. $^{29}/_{8}$ Kl. 8^{30} Emd. opankredes A. ved Lohals. D. $^{30}/_{8}$ om Formiddagen blæste det op fra SSV. Kl. 11 Fmd. gik A. i Drift med Ankeret og drev ned paa en tysk Evert, der i Løbet af Natten havde ankret op i Læ af A. Ved Kollisionen tik A. en Del mindre ovenbords Havarier agter om Stb.
- 322.** M/S **Annam** af Kjøbenhavn, 6636 Reg. T. Br. Bygget 1913 af staal. Paa Rejse fra Port Adelaide til Dublin med 8841 Tons Hvede. Grundstødt d. $^{9}/_{9}$ 23 ved Indsejlingen til Dublin. Indberetning til Board of Trade, dat. Dublin d. $^{10}/_{9}$ 23. Da A. Kl. 7^{40} Fmd. med Lods om Bord befandt sig ud for Bøje Nr. 3, grundstødte Skibet. Ved for-

skellige Manøvrer med Skruerne lykkedes det Kl. 8¹⁰ Fmd. at faa Skibet bragt flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

323. Sk. **Anne** af Nexø, 50 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Hammerhavnen til Aalborg med 85 Tons Brosten.

Kollideret og forlist d. $\frac{4}{10}$ 23 i Sundet; 1 Omkommet.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{10}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Nexø d. $\frac{27}{12}$ 23.

Kl. ca. 10 Emd. passerede A. Kastrup Knæ. Skibet, hvis Lanterner brændte klart, laa bidevind N. $\frac{1}{2}$ Ø. Vinden var ØNØ, jævn Brise, og Vejret klart. Føreren, der havde Vagten paa Dækket, saa et rødt Lys ca. $1\frac{1}{2}$ Str. i Læ, men skænkede det ikke videre Opmærksomhed. Kort efter kolliderede A. med en modgaaende Sejler, der senere viste sig at være Sk. »Nanna« af Hven, uden at dette Skib forinden var observeret. Stødet var saa voldsomt, at A.s Forrig faldt til Dæks; A. fyldtes hurtigt og sank i Løbet af $\frac{1}{2}$ Minut. Af den 3 Mand store Besætning bjergedes Føreren og Letmatrosen af N., medens Kok Holger Larsen druknede. De reddede af A.s Besætning blev af N. landsat paa Nordre Røse Fyr.

Ifølge den af N.s Besætning afgivne Forklaring var dette Skib Kl. 10³⁰ Emd. ved Nordre Røse, da Kollisionen indtraf. Føreren af N., der selv havde Vagten, havde ikke observeret A. før Kollisionen og mente ikke, at A.s Lanterner brændte klart. Da N. havde faaet en Lækage i Boven og ikke kunde holdes læns, rekvireredes Assistance. Kl. 12 Mn. ankom Bjergningsdamperen »Kattegat«, der efter at have pumpet N. læns slæbte Skibet til Kjøbenhavn.

Anm. Søretten har ikke udtalt sig med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen.

324. M/Ff. **Anni** af Bogø, 7 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Svendborg til Fiskeplads i Lillebelt med ca. 100 kg. Fisk.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{17}{1}$ 23 i Lillebelt.

Forlisanmeldelse, dat. Stubbekøbing d. $\frac{2}{3}$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{25}{1}$ 23. Som Følge af Motorhavari blev Fartøjet læk og sank Kl. 3 Emd. ca. 3 Sm. V.t.S. for Helnæs. Føreren, der var eneste Mand om Bord, blev taget om Bord i et forbisejlende Fartøj og landsat i Haderslev.

325. Sk. **Anni** af Horsens, 50 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Faxe Ladeplads med 30 Tons Foderkager.

Grundstødt d. $\frac{11}{12}$ 23 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{24}{12}$ 23.

A. grundstødte i tæt Taage paa Felskov Rev. Skibet blev senere bragt flot af en af De forenede Bug-serselskabs Bjergningsdampere.

326. M/S **Arizona** af Kjøbenhavn, 6306 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{22}{10}$ 23 i Montevideo Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Montevideo.

De nærmere Omstændigheder ved Ulykken er ikke oplyst.

327. S/S **Arkansas** af Kjøbenhavn, 3651 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Drammen til Blyth med Træmasse.

Grundstødt d. $\frac{30}{12}$ 23 paa Drammensfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{4}$ 24.

Ved Udsejlingen fra Drammen Havn tog A. Kl. 10⁴⁵ Fmd. Grunden i Havneløbet paa Tangen Grund. Skibet, der havde Lods om Bord, sejlede efter en Isbryder. Kl. 1 Emd. d. $\frac{2}{1}$ 24 kom Skibet flot efter at en Del Last var lægtret.

328. 3^m Sk. **Arken** af Marstal, 272 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Buctouche til England med $153\frac{3}{4}$ Stdr. Træ.

Strandet og kondemneret d. $\frac{22}{9}$ 23 ved Kanadas Ø.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Halifax. Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $\frac{22}{10}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. d. $\frac{2}{11}$ 23.

Kl. 2³⁰ Fmd. d. $\frac{22}{9}$ grundstødte A. i Regntykning og Taage paa SW. Cape af Magdalen Island. Kort før Grundstødningen skimtedes Land i Læ, hvorfor Roret blev lagt haardt Bb. for at vende; Manøvren lykkedes dog ikke, idet Skibet stødte forinden der var vendt. Det forsøgtes at varpe Skibet af Grunden; men Varpankeret kunde ikke faa Hold i Bunden. Skibet arbejdede sig højere op paa Grunden. Kl. 11 Fmd. blev der givet Signal fra Land om at forlade Skibet. D. $\frac{23}{9}$ forsøgtes det atter at faa Skibet af Grunden ved Hjælp af Varp. D. $\frac{24}{9}$ blev A. af Søen ført ind over Revlerne. En Bjergningsdamper, der var rekvireret fra Sydney, ankom Kl. 11 Fmd., men kunde ikke faa Forbindelse med Skibet. D. $\frac{25}{9}$ erklærede Føreren af Bjergningsdamperen, at A. ikke kunde bjerges. D. $\frac{26}{9}$ blev A. kondemneret.

329. S/S **Arnold Mærsk** af Kjøbenhavn, 1966 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra St. John N. B. via Norfolk til Havana.

Kollideret d. $\frac{18}{12}$ 23 ved Hampton Roads.

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

A. M., der havde ligget til Ankers ud for Spouten Seawells Pt. Coal Pier, lettede Kl. 1 Emd. og manøvreredes efter Lodsens Anvisning for langsom Maskine med Stb. Ror for at dreje op i Sejløbet. Kl. ca. 1⁰⁸ Emd. sloges Fuld Kraft Frem; samtidig observeredes S/S »Newton« af Boston kommende med stærk Fart i en Retning, der var mere end 2 Str. agten for Tværs om Stb. A. M. var da under Drejning Bb. over. Kl. ca. 1¹⁰ var Skibet saa langt ovre i Bb.s Side af Farvandet, at det under Drejningen lige kunde gaa klar af Bøje Spar Busy Nr. 6; Maskinen blev nu stoppet og derefter slaet Fuld Kraft Bak. N. var

imidlertid kommet op paa A. M.s Stb.s Side og passerede foran om A. M., hvis Forskib derved blev suget saa haardt ind mod N.s Bb.s Laaring, at Skibene kolliderede. A. M.s Stævn blev bøjet ved Kollisionen over til Bb., hvorved Forpeaken blev læk.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke. Føreren af A. M. oplyste under Søforhøret, at der ikke faa A. M.s Side inden Kollisionen var afgivet de foreskrevne Fløjtesignaler, og erkendte at dette burde være sket.

330. M/S *Asia* af Kjøbenhavn, 5488 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Kollideret d. ⁸/₇ 23 paa Valparaiso Red.

Søforklaring i Valparaiso d. ¹³/₇ og ¹⁹/₇ 23.

Under en pludselig, voldsom Orkan af NNV. gik A., der laa for Bb.s Anker med 135 Fv. Kæde og med Agterfortøjningen til en Bøje, i Drift med Ankeret. Agterfortøjningerne blev kappet, og der blev slaet Fuld Kraft Frem paa Maskinen samtidig med, at der blev hevet hjem paa Ankeret. Da Skibet paa Grund af Orkanens Voldsomhed ikke kunde holde Styret, og der var Fare for en Kollision med en Damp, der laa tværs i Søen ved A.s Bb.s Side, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der stukket ud paa Bb.s Ankerkæde, og Stb.s Anker blev kastet. Ved denne Manøvre gik A. klar af Damperen, men da der nu var Fare for, at Agterskibet skulde drive ned paa en Del Fortøjningsbøjer og derved faa Ror og Skrue ødelagt, blev A. stoppet. Herved tørnede A. med Bb.s Side mod en Kulhulk, hvis Spryd og Stævn foraarsagede adskillige ovenbords Havarier paa A. Da Vinden sprang mere V.-lig, kom Skibene klar af hinanden, hvorefter A. gik til Søs og holdt gaaende i Søen Natten over. Næste Morgen ankredes atter paa Reden.

331. M/Tjk. *Asta* af Aalborg, 88 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Thisted.

En Dreng faldet over Bord og druknet d. ²²/₁₀ 23 i Limfjorden.

Forhør i Thisted d. ³⁰/₁₀ 23.

Kl. 10 Fmd. passeredes Jernbanebroen ved Aalborg. Kort efter savnede Føreren sin 4 Aar gamle Søn; da Drengen ikke var til at finde om Bord, maatte det formodes, at han var faldet over Bord og druknet.

332. S/S *Atlantehavet* af Kjøbenhavn, 4076 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Genua med 6885 Tons Hvede.

Kollideret d. ²³/₁₀ 23 paa St. Lawrencefloden.

Indberetning til Board of Trade, dat. Montreal d. ¹⁶/₁₁ 23.

Ved Afsejlingen fra Montreal blev A., der havde Lods om Bord, af Strømmen ført ned mod S/S »Marte«, der laa fortøjet, hvorved A. tørnede mod M.s Agterskib. A. fik Broen beskadiget.

333. M/Ff. *Augusta* af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Strandet d. ⁴/₁₁ 23 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Søndervig d. ⁴/₁₁ 23. Søforhør i Esbjerg d. ¹³/₁₁ 23. Strandingsindberetning, dat. d. ⁹/₁ 24.

Som Følge af Motorhavari strandede A. Kl. 3¹/₂ Emd. under Storm af V. ved Lodbjerg. Besætningen bjergedes i Land med Assistance af Folk i Land.

Anm. Der foreligger intet oplyst om, hvorvidt A. senere er bjerged.

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

Paasejlet d. ¹⁷/₉ 23 i Londons Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹³/₁₀ 23.

Kl. 10²⁰ Emd. blev A., der laa fortøjet, paasejlet af engelsk S/S »Eston«, der manøvreredes bort fra North Woolwich Boys, hvor den laa paa Ydersiden af A. Ved Paasejlingen ramte E. med Stævnen A.s Stb.s Side, hvorved en Del Plader bøjedes saavel over som under Vandlinien.

Anm. Søforklaring for E. foreligger ikke.

335. M/S *Avant* af Kjøbenhavn, 662 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Træ. Paa Rejse fra Sandefjord til Middlesborough i Ballast.

Havareret d. ⁹/₁₀ 23 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁵/₁₀ 23.

Kl. 1 Emd. begyndte Skibet at lække stærkt. Det blæste da Storm af NV. med høj Sø. Kl. 5 Emd. gik Motoren i staa. Skibet drev nu østefter. Pumperne holdtes stadig gaaende, uden at det dog lykkedes at faa pumpet læns. D. ¹⁰/₁₀ Kl. 11¹⁵ Fmd. lykkedes det at faa Motoren i Gang igen, og Skibet blev da holdt af efter Skagen for at komme ind til nærmeste Havn. D. ¹¹/₁₀ standsede Motoren igen. Kl. 6 Emd. fik A. Forbindelse med en tysk Trawler, der slæbte Skibet til Frederikshavn.

336. S/S *Axel* af Kjøbenhavn, 950 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Trångsund i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁹/₁₀ 23 ved Sveriges V.-Kyst.

Strandingsrapport, dat. Malmø d. ²²/₁₀ 23.

Kl. 4 Fmd. grundstødte A. i taaget Vejr ved Kosten ved Domsten paa 56°07' N. Brd. 12°36' Ø. Lgd. Skibet kom flot Kl. 9 Fmd. uden at have taaget nævneværdig Skade.

337. M/S *Batavia* af Christiania, 900 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Christiania med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 23 ved Jyllands V.-Kyst.
Strandingsforhør i Thorsminde d. $\frac{9}{12}$ 23. Strandingsindberetning, dat. Decbr. 23. Søforklaring i Lemvig d. $\frac{3}{1}$ 24.

Kl. 12⁴⁰ Fmd. grundstødte B. i taaget Vejre ved Thorsminde. Besætningen blev bjerget i Land ved Hjælp af Redningsraketapparatet, men gik kort efter, da Vejret var roligt, om Bord igen.

Anm. Der er intet oplyst om, hvorvidt Skibet senere er bragt flot.

338. S/S **Bergenus** af Kjøbenhavn, 1398 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Stettin.

Kollideret d. $\frac{9}{9}$ 23 ved Stettin.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{9}$ 23.

Kl. 2¹⁵ Fmd., da B. styrede S. efter i Ledefyrinien gennem Weite Strewe, kolliderede Skibet med S/S »Sanmanger« af Bergen, der laa opankret i Fyrinien, og hvis Ankerlanterner først saas umiddelbart for Kollisionen. B. fik Stævnen bøjet, men var tæt.

339. 3^m Sk. **Betty** af Kolding, 85 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Neufahrwasser til Korsør med ca. 92 Tons Salt.

Rørt Grunden, sprunget læk d. $\frac{1}{5}$ 23 ved Sveriges S.-Kyst.

Søforklaring i Karlskrona d. $\frac{14}{5}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{7}$ 23.

Ved Indsejlingen til Rønneby rørte Skibet under en orkanagtig Byge Grunden og kom straks efter flot. Skibet blev opankret paa Rønneby Red. Skibet begyndte kort efter at trække Vand, hvorfor man sejlede til Karlskrona for at losse Ladningen.

340. S/S **Betty Mærsk** af Svendborg, 2357 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

En Maskinmester død efter Ulykkestilfælde d. $\frac{19}{10}$ 23 i Petrograds Havn.

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

Kl. 11 Fmd. var 2. Maskinmester Niels Steffensen ved at starte Motoren til Lysmaskinen. Da han vilde prøve Tændproppen, sprang en Gnist over og antændte noget Benzin, der stod i en aaben Daase ovenpaa Cylinderen, og idet 2. Mester greb Daasen for at kaste den brændende Benzin ud af Døren, sprøjtede Benzinen over paa hans Tøj og antændte dette. Inden der kunde ydes ham Hjælp, var han blevet stærkt forbrændt. Den tilskadekomne bragtes hurtigst paa Hospitalet i Land, hvor han d. $\frac{20}{10}$ Kl. 5 Fmd. afgik ved Døden.

341. Gl. **Bien** af Aarhus, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Grenaa med 30,5 Tons Foderstoffer.

Strandet og forlist d. $\frac{15}{11}$ 23 paa Jyllands Ø.-Kyst.

Forlisangemeldelse, dat. Aarhus d. $\frac{21}{11}$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{21}{1}$ 24.

B., der laa opankret udfør Grenaa, gik som Følge af SØ.-lig Storm med høj Sø i Drift, idet Ankerkæderne brækkede. Kl. 12 Nat blev Skibet kastet ind mod Kysten, hvor det blev slaaet i Stykker af Søerne. Besætningen — ialt 2 Mand — bjergedes af Redningsbaaden fra Grenaa.

342. S/S **Biscaya** af Kristiania. Bygget 1907. Paa Rejse fra Kristiania til Bordeaux med ca. 2000 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{20}{5}$ 23 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning i Lildstrand d. $\frac{20}{5}$ og $\frac{21}{5}$ 23. Strandingsberetning, dat. $\frac{22}{5}$ 23. Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{22}{5}$ 23.

Kl. 6⁴⁰ Fmd. grundstødte B. i tæt Taage paa Bragerne. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord, blev Skibet d. $\frac{21}{5}$ Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Fmd. bragt flot af Svitseres Bjergnings-Entreprise. B., der var tæt, gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

343. S/S **Botnia** af Kjøbenhavn, 1326 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal.

a) Under Ophold i Reykjavik.

Havareret d. $\frac{18}{1}$ 23 i Reykjavik Havn.

Søforhør i Reykjavik d. $\frac{20}{1}$ 23.

Kl. 6³⁰ Emd., da det var blæst op til haard Storm af V., sprængtes Bb.s Agterfortøjninger, hvorved Skibet svingede ud fra Kajen og blev hængende i Ankerkæden og Forfortøjningerne. Fortøjningernes Sprængning medførte forskelligt ovenbords Havari.

b) Paasejlet d. $\frac{3}{8}$ 23 i Leith Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{8}$ 23.

Kl. 10³⁰ Fmd. tørnede S/S »Vestland« af Rotterdam, der manøvrerede gennem Albert Dock, hvor B. laa fortøjet, som Følge af haard Kuling mod B.s Stb.s Side, der blev en Del beskadiget.

344. S/S **Bottenhavet** af Kjøbenhavn, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Horsens til Lieth.

Grundstødt d. $\frac{3}{11}$ 23 paa Horsens Fjord.

Udskrift af Skibsdagbogen. Søforklaring og Søforhør i Kalundborg d. $\frac{20}{11}$ 23.

Kl. 12¹⁵ Emd. kvitteredes Lodsens ved Hjarnø. Da Tokosten var tværs, og Kursen skulde sættes mod Trekosten, tabte Skibet Styret og grundstødte i den Ø.-lige Side af Sejllobet. Det blæste da Storm af SSV. med haarde Regnbyger. Det forsøgtes at manøvrere Skibet af Grunden ved Hjælp af Maskinen, men uden Held. D. $\frac{4}{11}$ førtes et Varpanker ud, og Kl. 8⁵⁰ Fmd. lykkedes det at faa Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

- 345.** S/S **Bredow** af Stettin, 199 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tyskland til Odense med Jern. Grundstødt d. $\frac{5}{2}$ 23 ved Fyens N.-Kyst. Strandingsindberetning, dat. Hasmark d. $\frac{5}{2}$ 23. Kl. 3 Emd. grundstødte B. under Taage ca. 1 Mil NV. for Enebærøde Fyr. D. $\frac{6}{2}$ Kl. 1 Fmd. blev Skibet bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.
- 346.** S/S **Bretagne** af Kjøbenhavn, 1544 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Staal. Paa Rejse fra Stockholm til Norrkøping med 2000 Tons Rug. Grundstødt d. $\frac{9}{10}$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst; Føreren omkommet. Udskrift af Skibsdagbogen, dat. d. $\frac{10}{10}$ 23. Søforklaring i Nvkøping d. $\frac{13}{10}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{11}$ 23. Kl. 7^{10} Fmd. blev Lodsens fra Dalare landsat ved Landsort. Herfra styredes Skibet mod Hävringe. Da B. befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. fra Hävringe hejstes Signal for Lods, idet der stadig holdtes indefter. Vinden var da SSV. Ved Prikken paa »Stenen« stoppedes Maskinen for at afvente Lods. Skibet blev nu ført ind over Grunden, og til Trods for, at Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak grundstødte B. Kl. 9^{50} Fmd. paa »Stenen«. Det forsøgtes først ved egen Hjælp og senere paa Dagen med Assistance af Bugserbaadene »Isbjørn« og »Titania« at bringe B. flot, men uden Held. Da Vind og Sø i Løbet af Dagen tiltog i Styrke, blev Besætningen med Undtagelse af Føreren og 4 Mand Kl. 4^{20} Emd. landsat af Lodsbaaden. Kl. 9 Emd. var det blæst op til Storm med høj Sø. De ombordværende forsøgte da at forlade Skibet i Redningsbaaden. Ved Udsætningen fyldtes Redningsbaaden af en Sø, der bortrev Føreren. Hans Christian Lund af Kjøbenhavn. D. $\frac{10}{10}$ om Formiddagen blev Resten af Besætningen bjerget af Lodsbaaden. Skibet blev senere bragt flot og indslæbt til Kjøbenhavn.
- 347.** Motorbaad **Bruce** af Trangisvaag, 15 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Vestmanhavn via Hestø til Trangisvaag med Stykgods. Borteblevet; 2 Omkomne. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{7}{2}$ og $\frac{29}{3}$ 24 og i Vestmanhavn d. $\frac{12}{5}$ 24. D. $\frac{15}{12}$ 23 Kl. $1\frac{1}{2}$ Emd. afsejlede B. fra Hestø. Siden er der intet hørt til Baaden, der maa formodes at være forlist med Mand og Mus. Anm. Besætningen bestod af Jens Dimon og Hans Jakobsen, begge af Tveraa.
- 348.** Gl. **Brødrene** af Fredericia, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stenfiskeplads til Fredericia i Ballast. Grundstødt d. $\frac{16}{11}$ 53 ved Sjællands V.-Kyst. Strandingsindberetning, dat. Asnæs d. $\frac{18}{11}$ 23. B. grundstødte Kl. 7 Emd. under en orkanagtig Storm af SV. ved Asnæs Forskov. Besætningen redede sig i Land ved egen Hjælp. Skibet er formentlig senere bjerget.
- 349.** S/S **Bueland** af Bergen. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til Kolding med Majs. Brand om Bord d. $\frac{11}{4}$ 23 i Horsens Havn og paa Rejsen Horsens—Kolding. Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{14}{4}$ 23. Kort efter, at Losningen var paabegyndt, opdagedes det, at der ved Selvantændelse i en Del Majs og Kulstøv, der var kommet ind mellem Træklædningen og Jernskoddet i Nr. 2 Lastrum foran for Donkeykedlen, var gaaet Ild i Træklædningen. Der blev puset en Del Vand ned bag Træklædningen. Ved Afsejlingen fra Horsens brændte det endnu, hvorfor Slukningsarbejdet maatte fortsættes paa Rejsen til Kolding. Ved Ankomsten til Kolding blev Branden slukket. Anm. Sørrettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at der ikke efter deres Skøn forelaa noget Forhold, som kunde give Anledning til Paatale fra det Offentliges Side.
- 350.** M/Sk. **C. A. Wichmann** af Nakskov, 43 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Hg og Bøg. Paa Rejse fra Egernsund til Kjøbenhavn med 75 Tons Mursten. Strandet og forlist d. $\frac{18}{12}$ 23 ved Lollands N.-Kyst. Søforhør og Søforklaring i Nakskov d. $\frac{8}{2}$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Nakskov d. $\frac{14}{2}$ 24. Kl. $6\frac{1}{2}$ Emd. passeredes Gulstav. Det blæste da Storm af V. med Regn- og Haglbyger. Skibet holdtes op langs Langeland til Spodsbjerg. Vinden var imidlertid frisket til Orkan, hvorfor Forsejlene bjergedes, og Skibet lænsede nu for Skonnertsejlet med Kurs med Vejrø. idet der styredes NØ.t.Ø. for at gaa godt klar af Kysten. Der loddedes flere Gange uden at faa Bund. Kl. 10 Emd. grundstødte C. A. W., som det senere viste sig ved Onsevig. Sejlet blev bjerget og Bb.s Anker kastet med 20 Fv. Kæde, men Skibet drev dog længere op paa Granden, hvor det huggede haardt og blev læk. Det forsøgtes at sætte Baaden i Vandet, men den blev knust og drev bort. I Løbet af Natten blev der affyret Raketter og afbrændt Nødblus, men først d. $\frac{19}{12}$ om Morgenen blev Skibet observeret fra Land. Kl. 10 Fmd. blev Besætningen bjerget i Land af Fiskere fra Onsevig. Skibet blev Vrag. Anm. Aarsagen til Forliset maa efter det oplyste antages at være haardt Vejr og Strømsætning.
- 351.** F/f. **C. F. Thomsen** af Nordby. Fanø, 19 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Forlist antagelig d. $\frac{30}{8}$ 23 i Nordsøen; 3 Omkomne. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{17}{9}$ og $\frac{4}{10}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. $\frac{10}{10}$ 23. D. $\frac{29}{8}$ Kl. 5 Emd. forlod C. F. T. Esbjerg for at fiske i Nordsøen. Fartøjet fulgtes med Ff. »Marie«, der opankredes 42 Sm. V.t.N. af Graadyb Bane, medens C. F. T. fortsatte V. over. Senere hørtes intet til Fartøjet tør man d. $\frac{8}{9}$ fandt en Del Vragstumper fra C. T. F. ved Fanø. Strand. Ligene af to af Fartøjets Besætning drev senere i Land. Anm. Besætningen bestod af Skipper Harald Thomsen og Fiskerne Aage Thomsen og Hans Benedikt Hansen, alle af Nordby paa Fanø.

352. 3^m Sk. **C. L. Rasmussen** af Thurø, 209 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Ladernau (Frankrig) til Sundsvall i Ballast.

Borteblevet; 7 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Thurø d. $\frac{9}{1}$ 24.

C. L. R, afsejlede fra Landernau d. $\frac{25}{8}$ 23. Siden Afsejlingen er intet hørt til Skibet, der formodes at være forlist med Mand og Mus.

353. S/S **C. P. A. Koch** af Kjøbenhavn, 1051 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aarhus med ca. 150 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{3}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{3}$ 23.

Kl. 12³⁰ Fmd. passeredes Gilleleje Flak Fyrskib (Logvisning 12). Kursen sattes herfra retv. S.81°V. Da Vejret var blevet taaget saas Hesselø ikke. Kl. 2¹⁰ Fmd. (Logvisning 32) ændredes Kursen til retv. N.88°V. Schultzs Grund Fyrskib kom ikke i Sigte. Kl. 4 Fmd. (Logvisning 50) ændredes Kursen til retv. S.64°V. og Kl. 4⁵⁰ (Logvisning 56) til retv. S.81°V. Da det ikke lykkedes at finde Lystønden paa Østsiden af Moselgrunden, fortsattes for langsom Maskine paa V.-lige Kurser og med Loddet gaaende. Kl. 5⁵⁰ Fmd. loddedes 7 m Vand og umiddelbart efter 5 m; Roret blev nu lagt haardt Stb., men samtidig tog Skibet Grunden og stod fast. Da alle Forsøg paa at bringe Skibet flot ved egen Hjælp var forgæves, sendtes en Baad i Land for at tilkalde Assistance. Som Følge af tiltagende Kuling af SØ. med tiltagende SØ huggede Skibet adskillige Gange haardt i Grunden. Et Fiskerfartøj, der kom paa Prajehold blev sendt til Aarhus med Posten og enkelte Passagerer. Der arbejdedes stadig med Maskinen. Af SØ og Strøm blev Skibet flere Gange drejet rundt og Kl. 8⁴⁵ kom Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Medens Skibet huggede Grunden, løftedes den ene Kedel og Maskinfundamentet flere Tommer, og Skruen slog flere Gange haardt mod Sten.

354. 3^m Sk. **Capella** af Svendborg, 173 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Tyne til Gefle med ca. 265 Tons Porcejænsjord.

Borteblevet; 7 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Svendborg d. $\frac{26}{12}$ 23.

C. afsejlede fra Tyne d. $\frac{25}{8}$ 23. Siden da er intet hørt til Skibet, som formodes forlist med Mand og Mus. Besætningen bestod af 7 Mand.

355. Lystkutter **Carmen** af Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{22}{6}$ 23 i Graadyb.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{7}$ 23.

Se Nr. 527.

356. Sk. **Catharina** af Groningen, 146 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holtug med 146 Tons Gødningskalk.

Strandet d. $\frac{28}{11}$ 23 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. $\frac{6}{12}$ 23.

C. strandede Kl. 9 Emd. paa Kalkgrunden ved Stevns under Storm af SØ. Besætningen bjergedes i Land i Redningsstol. Skibet blev senere taget af Grunden af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

357. Gl. **Catharina** af Lybæk. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Kiel til Næstved med 80 Tons Rug.

Grundstødt d. $\frac{29}{11}$ 23 ved Karrebæksminde Havn.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{1}{12}$ 23.

Kl. 1 Emd. grundstødte C. under en Manøvre for at faa Lods om Bord ved Indsejlingen til Karrebæksminde Havn. Vinden var SSV., stiv Kuling og Søen urolig. Med Assistance af Folk fra Havnen blev der ført Trosser i Land; ved at hive paa disse kom Skibet flot og blev indhjerget i Havnen. Skibet, der var blevet læk som Følge af Grundstødningen, blev pumpet læns og slæbt til Næstved.

358. 3^m Sk. **Centaurus** af Svendborg, 115 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra New Foundland til Malaga (Spanien) med Fisk.

Borteblevet; 6 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Svendborg d. $\frac{7}{1}$ 24.

D. $\frac{7}{2}$ 23 afsejlede C. fra Harbour Buffet (N. F). Siden er intet hørt til Skibet, som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.

359. M/Sk. **Charlotte** af Vejle, 56 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Lybæk til Halmstad med Salt.

Grundstødt d. $\frac{19}{3}$ 23 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Gøteborg d. $\frac{21}{3}$ 23.

C. grundstødte Kl. 7¹⁵ Fmd. ca. 30 m NV. for Halmstad Havns Lysbøje. Vejret var klart og stille. Skibet kom af Grunden d. $\frac{20}{3}$ Kl. 9 Fmd. uden at have taget Skade.

b) Kollideret d. $\frac{15}{10}$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{18}{10}$ 23.

Kl. 3 Emd. passerede C. Nyhavnsbroen for udgaaende. Maskinen blev deretter stoppet, og Skibet nærmede sig langsomt Nyhavns Hoved, da der observeredes et Skib — M/S »Svalen« af Sønderborg — for indgaaende. I C. blev Roret lagt Stb. for at passere agten om S. og samtidig blev der givet 2 korte, Stød i Fløjten. S. gav ingen Signaler, men drejede Stb. over ind mod Nyhavn. Da der blev Fare for Kollision, kastedes C.s Maskine Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. S. gav intet Signal, men kastede sit ene Anker. Umiddelbart efter tørnede S. med Stævnen mod C.s Bb.s Bov, der blev en Del beskadiget. Skibet gik tilbage til Nyhavn.

Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring, blev dette Skibs Motor slaaet Fuld Kraft Bak samtidig med, at Ankeret blev kastet. S. tog ingen Skade.

Anm. Søretten har ikke udtalt sig med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen.

360. 3^m Sk. **Christian** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Helsingfors til Frankrig med Træ.

Grundstødt d. $\frac{16}{11}$ 23 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Helsingør d. $\frac{17}{11}$ 23.

Under en Strom af S. drev C., der havde mistet sine Ankre, paa Grund ved Snekkersten Kl. 3⁵⁰ Fmd.

Skibet blev senere paa Dagen bragt flot af Bjergningsdamperen »Kattegat« og indslæbt til Helsingør.

361. S/S **Christiansborg** af Kjøbenhavn, 3270 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Santa Fe til Kjøbenhavn med Linsæd og Klid.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 23 paa River Parana.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{4}$ 23.

Kl. 4 Fmd. lettedes fra Ankerpladsen ved San Nicholas og Rejsen fortsattes, idet der styredes efter Lodsens Anvisning. Kl. 5⁴⁵ Fmd. kom Skibet ind i en Taagebanke. Der blev slaaet Langsomt til Maskinen, og samtidig lagdes Roret Bb. for at svinge Skibet mod Strømmen. 5 Minutter senere blev der slaaet Fuld Kraft Bak, og Kl. 5⁵⁵ Fmd. maatte Stb.s Anker kastes for at faa Skibet til at svinge og Farten stoppet, da C. viste sig at være tæt ved Land. Da der paa Ankerspillet blev bremsset op ved 50 Fv. Kæde. beskaadigedes Klydset, og samtidig knækkede Kæden, og Anker og Kæde mistedes. Kort efter tønnede Skibet med Bb.s Bov haardt mod Grunden, hvorefter det svingede langs Kanten af Barren med Stævnen imod Strømmen. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance fra Buenos Aires. D. $\frac{8}{3}$ Kl. 8³⁰ Emd. ankom en Slæbebaad, og kort efter at Slæbningen var paabegyndt, kom Skibet flot. Rejsen fortsattes næste Morgen.

362. S/S **Clara** af Kjøbenhavn, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Jern. Paa Rejse fra Helsingborg til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{2}{6}$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{6}$ 13.

Da C. Kl. 5³⁰ under Indsejling til Kjøbenhavn befandt sig i Yderhavnen, observeredes forude om Stb. Motorgaleasen »Capella« af Hamborg, der tilsyneladende laa til Ankers. Kort før C. naaede hen til »Capella«, saas dette Partøj pludselig at gaa fremover for Motoren. I C. blev Roret lagt haardt Stb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter løb »Capella« med Stævnen mod C.s Stb.s Side. C. fik ved Kollisionen forskellige ovenbords Havarier.

363. 3^m Sk. **Clytia** af Faaborg, 156 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Bogense til Burnt-island i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{10}$ 23 ved Læsø NV.-Rev.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{25}{10}$ 23.

Kl. 3⁴⁰ Emd. saas Fyret paa Læsø NV.-Rev ret for. Vinden var da ØSØ., stiv Kuling, og Vejret usigtbart. Det forsøgtes at faa Skibet til at falde af, men straks efter tog det Grunden og huggede haardt flere Gange. Skibet kom straks efter flot, men tog Grunden 3 Gange igen, før det endelig kom helt klar af Grunden. Skibet viste sig at være tæt efter Grundstødningen.

364. 3^m Sk. **Concordia** af Thurø, 206 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Dysart til Svendborg med 326 $\frac{1}{2}$ Tons Kul.

Kollideret d. $\frac{7}{3}$ 23 i Kattegat.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{21}{3}$ 23.

Kl. 9⁴⁵ Fmd. opdagedes en Damper ret forude. Det var da tæt Taage; Vinden var S.-lig, tiltagende Kuling og Sø. C, der laa bidevind for Stb.s Halse gav et langt Stød i Taagehornet, der fra Damperens Side besvaredes med 2 korte Stød. C. gav atter et langt Stød, som Damperen besvarede med et langt Stød. Da Damperen stadig var forude, ca. $\frac{1}{2}$ Str. i Læ og tilsyneladende ikke foretog nogen Manøvre for at gaa af Vejen for C, forsøgtes det at faa C. til at gaa over Stag. Forsøget mislykkedes dog, og idet C. atter valdt fra Vinden, kolliderede Skonnerten med Damperen, der viste sig at være en Trawler fra Gøteborg. Ved Kollisionen mistede C. sine Forgrejer og blev af Trawleren slæbt til en Ankerplads ved Gøteborg, hvor C. opankredes Kl. 11³⁰ Emd.

Anm. Søforklaring fra Trawlerens Side foreligger ikke.

365. Sk. **Concordia** af Haderslev, 33 Reg. T. Br. Bygget 1859 af Fg. Paa Rejse fra Odense til Kristiania med ca. 50 Tons Strandskaller.

Grundstødt d. $\frac{27}{9}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{3}{10}$ 23.

Kort efter Midnat grundstødte C. i taaget Vejr paa Hals Barre. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Ladningen var lægtret blev Skibet Kl. 6 Emd. bragt flot af 4 Motorbaade og indslæbt til Hals. C. havde som Følge af Grundstødningen faaet flere Havarier.

366. Dampfærgen **Dagmar** af Fredericia, 438 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Strib.

Kollideret d. $\frac{23}{2}$ 23 i Fredericia Havn.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. $\frac{24}{2}$ 23.

Umiddelbart efter, at D. Kl. 11²⁰ Fmd. var afgaaet fra Færgen, saas M/Sk. »Søstrene« af Strynø komme nd fra den kommunale Havn. S. befandt sig paa det Tidspunkt udfor Knækket ved Langebro. I D. blev Roret straks lagt haardt Bb., og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. I S. blev Roret ligeledes lagt Bb. Det lykkedes dog ikke at undgaa Kollisionen, idet D. med Stævnen tørnede mod S.s Stb.s Bov, der blev en Del beskadiget.

367. S/S **Dan** af Kolding, 32 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Dyvig til Assens.

Grundstødt d. $27/3$ 23 ved Aarø.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. $5/4$ 23.

Kl. 2 Emd. grundstødte D., der havde en Galease paa Slæb, under Taage paa S.-Kysten af Aarø. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. $28/3$ Kl. 10 Emd. blev D. bragt flot af S/S »Helene« af Haderslev og indslæbt til Assens. Ved Grundstødningen havde D. faaet Roret beskadiget.

368. 4^m M/Sk. **Dana** af København, 364 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg.

a) Paa Rejse fra Hamborg til Oporto med 500 Tons Ris.

Havareret i Februar 23 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $18/9$ 23.

Som Følge af haardt Vejr i Dagene $1/2$ - $18/2$ mistede Skibet næsten alle Sejl og fik forskellige Havarier. Der maatte jævnlig pumpes for at holde Skibet læns. D. $18/2$ viste det sig at 6 af de 8 Bolte, der holdt Rorbladet fast til Rorstammen, var forsvundet; det besluttedes da at søge Nødhavn i Leixoes. Kl. ca. 3 Emd. ankom D. til Leixoes, hvor Skibet opankredes. Medens D. laa opankret, kolliderede Skibet, idet det svajede rundt for Vind og Strøm, d. $24/2$ med en Sejler og lidt senere med nogle Lægtre, hvorved D. fik forskellige ovenbords Havarier.

b) Paa Rejse fra Nykøbing F. til København.

Grundstødt d. $21/11$ 23 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $26/11$ 23.

Kl. 7^{45} Fmd. afgik D. fra Nykøbing F. Kl. 1 Emd. passeredes Middelgrundens 3-Kost i ca. 150 m s Afst. Kursen var SØ.t. Ø. Straks efter at Kosten var passeret, nægtede Skibet at styre og drejede til Bb.; Roret lagdes haardt om, og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak; men inden Skibet kom paa Kurs, tog det Grunden og stod fast. Det forsøgte at bringe Skibet flot ved at hive paa et Varp samtidig med at der bakkedes for fuld Kraft, men uden Held. Der modtoges nu Tilbud om Assistance fra et Fiskerfartøj, der førte et stort Varpanker og det ene Bovanker agterud. Da Vandet imidlertid var faldet, afventedes Højvande. D. $22/11$ gik Vinden i NØ. med Sneyger, og Vandet begyndte at stige. Kl. 2 Emd. begyndte man at hive paa Varpene samtidig med at der bakkedes, og Kl. 3 Emd. kom D. flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Føreren oplyste under Søforhøret, at D. styrede daarligt, fordi Skibet laa paa Næsen.

c) Paa Rejse fra København til Nykøbing F.

Grundstødt d. $4/12$ 23 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $6/12$ 23.

Kl. 2^{25} Fmd. grundstødte D. i diset Vejr paa Madsnedø Kalv. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges ved Daggry Tilbud om Assistance af nogle Fiskerfartøjer. D.s Bovanker blev ført ud og Kl. 11^{10} Fmd. blev D. hevet af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten skønnede, at Aarsagen til Grundstødningen maatte søges i det herskende disede Vejr og en ukendt Strøm, som har forsat Skibet i N.lig Retning.

369. S/S **Danfældt** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Las Palmas til Antwerpen med Jordnødder.

Brand om Bord d. $20/2$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Antwerpen d. $12/3$ 23.

D. $20/2$ Kl. 6^{30} Emd. afgik D. fra Las Palmas. Kl. 10 Emd. opdagedes det, at der var Ild i Bunkerullene i Bb.s Side. Mandskabet blev sat i Gang med at grave ned til Underbunkerne, hvor Ilden var opstaaet. Arbejdet maatte dog hurtigt opgives paa Grund af Røg. Bunkerlugen blev da tildækket. Kort efter skete en Eksplosion, hvorved Luggedæksler og Presenninger blev revet af Lugen. Efter paany at have tildækket Lugen, blev der sat Damp til Rummet for om muligt derved at slukke Ilden. Samtidig besluttedes det at søge ind til Las Palmas som Nødhavn. D. $21/2$ Kl. 2^{20} Fmd. ankredes paa Las Palmas Red. Da det stadig brændte i Kullene, blev disse oversprøjtet med Vand. Kl. 4 Emd. var Ilden slukket.

370. 4^m M/Sk. **Danekonge** af København, 1688 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Middelfart med Kul.

Kollideret d. $18/12$ 23 i Middelfart.

Søforklaring i Antwerpen d. $3/1$ 24.

D. $16/12$ opankredes D. paa Middelfart Red for 65 Fv. Kæde. D. $17/12$ ankrede Sk. »Friedrich« ca. 20 Fv. fra D.s Stb.s Bov. Natten mellem d. $17/12$ og $18/12$ skiftede Strømmen, hvorved F. svajede hen paa Boven af D. Ved Kollisionen brækkedes F.s Stormast, medens D. kun fik nogle Gelænderstøtter bøjet.

371. S/S **Danemark** af København, 1753 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Havareret d. $5/2$ 23 i Burntisland.

Søforklaring i Burntisland d. $6/2$ 23.

Under Manøvren til Kajen blev Agterskibet paa Grund af haard VSV.lig Kuling svinget ind mod Kajen, hvorved to Skrueblade brækkedes; endvidere sprængtes Rorkæden og Roret blev bøjet.

b) Kollideret d. $12/3$ 23 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/3$ 23.

Kl. 2^{05} Emd. hørtes pludseligt Lyden af en Dampfløjte om Styrbord, som viste sig at hidrøre fra en Trawler »Moowänder H. C. III« af Cuxhaven. M., der nærmede sig med stærk Fart styrede misv. NØ.t.N. over, medens D. styrede Ø. $3/4$ N. Roret i D. blev straks lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, samtidig blev der givet to Stød i Dampfløjten. Skibene var imidlertid for nær hinanden til at Kollisionen kunde undgaas, og Kl. 2^{07} tørnede M. med Bb.s Bov mod D.s Stb.s Bov, hvorefter Skibene klappe langs Siden af hinanden. I D. blev Maskinen nu kastet Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb.; ved denne Manøvre kom Skibene hurtigt klar af hinanden. Begge Skibene havde ved Kollisionen faaet en Del ovenbords Skade, men var tætte og fortsatte Rejsen.

Anm. Søretten fandt Anledning til at udtale sin Misbilligelse af, at der var holdt daarligt Udkgig fra S/S »Danemark« Side.

c) Paa Rejse fra Yxpila (Finland) til Skien med Props.

Grundstødt d. $14/11$ 23 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Skien d. $22/11$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/12$ 23.

Kl. 9^{27} Emd. grundstødte D., der havde Lods om Bord, i Langesund ved Figgeskær Fyr, antagelig som Følge af, at Styremaskinen et Øjeblik svigtede. Skibet kom straks klar af Skæret, men viste sig at have faaet en større Lækage, hvorfor det blev sat paa Grund paa Salen tæt N. for Figgeskær. I Løbet af Natten steg Vandet saa stærkt i Skibet, at Maskinen blev ubrugelig. Der blev nu pr. Radio rekvireret Assistance. D. $13/11$ Kl. 1 Emd. ankom to Bjærgningsdampere og Bjærgningen paabegyndtes. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, Lækagerne tætnet af Dykkere og Skibet pumpet læns. blev D. d. $18/11$ bragt flot og efter at yderligere Tækning af Lækagerne var foretaget d. $19/11$ indslæbt til Skien.

372. S/S **Danery** af Kjøbenhavn, 1517 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Tornea til London med 780 Stdr. Træ.

Mistet Dækslast d. $12/10$ 23 i Nordsøen.

Søforklaring i London d. $18/10$ 23.

D. $10/10$, medens D. laa opankret ved Gedser, fik Skibet 12° Slagside til Bb. som Følge af, at Dækslasten havde forskudt sig en Del til Bb. Slagsiden tiltog under Skibets fortsatte Rejse gennem Kielerkanalen og Nordsøen og var d. $12/10$ ca. 22° . Kort efter at D. havde passeret Norderney Fyrskib blæste det op til Storm af VNV. med høj Sø. Da Krydshovederne i Maskinen begyndte at varme som Følge af Skibets Slagside, og da det antoges, at Kedlerne ikke kunde taale mere end 23° Slagside, blev efter afholdt Skibsraad en Del af Dækslasten kastet over Bord i Løbet af Natten. D. $13/10$ Kl. 4 Emd. var ca. 20 Stdr. kastet, hvorefter Skibet atter kunde holdes op imod Søen.

373. Yt. **Dannebrog** af Hesnæs, 30 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Rejse fra Nysted til Kjøbenhavn med ca. 52 Tons Byg.

Strandet og forlist d. $18/12$ 23 ved Falster.

Søforhør i Nykøbing F. d. $21/12$ 23.

Kl. 1^{30} Emd. afsejlede D. fra Nykøbing F. Vinden var da VSV., stiv Kuling. Kl. 3 Emd. passeredes Kroghaleløbet. Ud for Gedser Havn sprang Vinden pludselig til NV. og friskede til Storm med orkanagtige Sne- og Haglbyger. Under Forsøget paa at skifte Storsejlet over til Stb. knækkede Gaflen. Skibet var under denne Manøvre kommet tæt til Frisenfeldtgrunden, og da Strømmen løb meget haardt ud af Fjorden, og Skibet som Følge af Havariet ikke kunde bringes til at luve, tog D. Grunden. Storsejlet blev nu bjerget. I Løbet af ca. 20 Minutter arbejdede Skibet sig hen over Grunden og kom flot. D. holdtes nu af for Forsejlene, idet der samtidig afbrændtes Blus for at tilkalde Assistance. Ca. 10 Minutter senere tog D. atter Grunden, huggede meget stærkt og fik en betydelig Lækage. Skibet arbejdede sig imidlertid ogsaa denne Gang over Grunden, og da det var synkefærdigt, gik Besætningen Kl. 4^{30} Emd i Jollen og roede til Land, efter at Skibets Anker var stukket i Bund. D. sank senere.

Anm. Søretten skønnede, at Forliset maatte skyldes Gaffelens Sønderbrydning paa et vanskeligt Tidspunkt og under Gennemsejling af et grundet Farvand.

374. M/Gl **Danneskjold** af Aalborg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Fyr. Paa Rejse fra Nakskov til Aalborg med ca. 65 Tons Melasse.

Grundstødt d. $29/11$ 23 ved Sprogø.

Strandingsindberetning, dat. $2/12$ 23.

D. grundstødte Kl. 7^{30} Emd. paa Sprogø Ø. Rev. Skibet blev d. $1/12$ Kl. 2 Emd. bragt flot af Bjærgningsdamperen »Ymer« og indslæbt til Korsør.

375. S/S **Delaware** af Kjøbenhavn, 2467 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til Montreal.

En Mand omkommet efter Ulykkestilfælde d. $31/10$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Montreal d. $9/11$ 23.

Kl. 1^{45} Emd. blev Tømmermand R. Petersen af Odense slaaet i Dækket af en Braadsø, hvorved han brækkede begge lien over Knæet. Den tilskadekomne blev forbundet og behandlet af Skibets Fører, men afgik den $4/11$ ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

376. 3^m Sk. **Desag I** af Rhauermoor (Tyskland). Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Svartvik til Karrebæksminde med 76 Stdr. Træ.

Grundstødt d. $10/9$ 23 i Grønsund.

Søforklaring i Næstved d. $22/9$ 23.

Kl. 7 Emd. grundstødte D. I under en Vending i usigtbart Vejr paa Landgrunden paa Falstersiden i Grønsund ca. 2 Sin. NV. for Stubbekøbing. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp,

rekvireredes Assistance. D. $^{12}/_9$ Kl. 11 Fmd. ankom en Slæbedamper, der efter flere forgæves Forsøg fik Skibet af Grundten. D. $^{14}/_{10}$ Kl. 10 Fmd. ankom D. I til Karrebæksminde.

377. M/Sk. **Diana** af Præstø, 84 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Fyr. Paa Rejse fra Køping til Hamborg med 150 Tons Jern.

Havareret d. $^9/_{11}$ 23 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Kalmar d. $^{19}/_{11}$ 23.

Kl. 2 Emd. passerede D. Sandviken paa Øland. Det blæste da Storm af N. Da man for ikke at komme for nær Land vilde skifte Sejlene over, brækkede Stormasten. Da de nedfaldne Rundholter huggede haardt mod Skibssiden i den høje Sø, besluttedes det at søge Ankerplads. Kl. 8 Emd. opankredes D. ved Skäggenäs, og d. $^{13}/_{11}$ blev Skibet indslæbt til Kalmar.

378. 2^m Kvase **Djursland** af Grenaa, 28 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg.

Sprunget læk d. $^{10}/_{12}$ 12 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{20}/_{12}$ 23.

D. $^{15}/_{12}$ Kl. 11 Fmd. afgik D. fra Kristiania. D. $^{16}/_{12}$ Kl. 4 Fmd. blæste det op fra SV. med høj Sø. Fartøjet arbejdede haardt i Søen og begyndte at trække Vand, saaledes at baade Maskinpumpen og Haandpumpen maatte holdes gaaende for at holde Skibet læns. Skibet var da ca. 20 Sm. N. for Skagen. D. styredes SSØ. over for Motoren, der kun gik daarligt, da den stadig arbejdede i Vand. Kl. 12 Md. formodede man at være tværs af Skagen, men paa Grund af Dis kunde intet ses. Det blæste nu Storm af V. D., der havde sat Nødfalg, fik Kl. 3 Emd. Forbindelse med Trawler »Johs. Thode« af Altona, der indslæbte D. til Frederikshavn, hvortil Skibene indkom Kl. 9³⁰ Emd. I D. stod Vandet da ca. 8 Tommer over Maskindørken.

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

a) Paa Rejse fra Berwick til Grimsby i Ballast.

Paasejlet d. $^{22}/_2$ 23 paa Humberfloden.

Søforklaring i Grimsby d. $^{28}/_2$ 23.

Kl. 215 Emd. blev D., der paa Grund af tæt Taage laa til Ankers ved Humber Fyrskib og afgav Taage-signal, paasejlet af norsk S/S »Varild«, hvorved D. fik alle Pladerne om Bb. udfor Nr. 1 Luge trykket ind, og flere Spanter og Bundstokke samt Kollisionsskoddet og Dækket bøjet.

b) Paa Rejse fra Reykjavik til Vestmannøerne i Ballast.

Maskinen havareret d. $^{16}/_3$ 23 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Udskrift af Skibsdagbogen, indsendt af Konsulatet i Bilbao.

Kl. 415 Fmd., da D. befandt sig ca. 5 Sm. N. for Reykjanæs Fyr, sprængtes en Bolt paa forreste H. T. Krydshoved; Stumpen af Bolten faldt ned mellem agterste Krydshoved og H. T. Styreplan, hvorved Styreskoen brækkede og Bakstyreskinnen havarerede. Vinden var S.lig, haard Kuling. For at faa Skibet til at ligge roligt i Søen blev et Drivanker rigget ud. I Løbet af Dagen friskede Vinden til orkanagtig Storm. Kl. 415 Emd. mistedes Drivankeret. Kl. 5 Emd. var Maskinen saa vidt repareret at den kunde gaa halv Kraft. D. $^{18}/_3$ Kl. 1 Fmd. ankom D. til Reykjavik.

380. Skbg. **Dorthea** af Fredericia, 215 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Rudkøbing med Træ.

Sprunget læk d. $^2/_{12}$ 23 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Simrishamn d. $^7/_{12}$ 23.

D. afgik d. $^{24}/_{11}$ fra Kotka. Natten mellem d. $^2/_{12}$ og $^3/_{12}$, da det blæste stiv Kuling af SØ., arbejdede Skibet voldsomt i Søen, hvorfor Pumperne kunde ikke pejles eller tage noget Vand. Den $^3/_{12}$ Kl. 7 Fmd. opdagedes det, at Forpeaken var fuld af Vand. Trods uafbrudt Pumpning steg Vandet stadig. Kl. 12 Md. pejledes 90". Der blev nu sat Signal for Assistance, og det besluttedes at søge ind til Ystad. For haardt Sejlpres lykkedes det at naa ind til Simrishamn Red, hvor Skibet opankredes d. $^4/_{12}$ Kl. 1 Fmd. i 18 Fv. Vand. Kl. 6 Fmd. krængede Skibet stærkt over, hvorfor Besætningen gik i Baaden og roede ind til Simrishamn. D. blev senere indslæbt til Havnen.

Anm. Der foreligger intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

381. 4^m M/Sk. **Dronning Agnes** af Kjøbenhavn, 355 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Leith.

Havareret d. $^9/2$ 23 i Nordsøen.

Indberetning til Board og Trade, dat. $^{16}/_2$ 23.

Kl. 3 Emd., da D. A. befandt sig ca. 60 Sm. V. for Norge, tog Skibet under en haard Storm af SSØ. en svær Braadsø over, der foraarsagede adskilligt ovenbords Havari saavel paa Skroget som paa Riggens. D. $^{10}/_2$ blev D. A. taget paa Slæb af S/S »Lapland« af Geestemünde, der slæbte Skibet ind til Ronaldshay.

382. 4^m M/Sk. **Dronning Dagmar** af Kjøbenhavn, 416 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Methil til Grenaa med Kul.

Sprunget læk og havareret d. $^9/2$ 23 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Leith d. $^{16}/_2$ 23.

Kl. 12 Md. passerede D. D. May Isle. $^{1}/_2$ Time senere opdagedes det, at Skibet lækkede ved Bb.s Ankerklyds. Kursen sattes Ø. efter. Vinden var SØ.lig, tiltagende Kuling med høj Sø. D. $^{10}/_2$ Kl. 3 Fmd. viste det sig umuligt at holde Skibet læns. Efter afholdt Skibsraad besluttedes det at holde af for Leith som Nødhavn. Kl. 3²⁰ Fmd. sattes Kurs V. om. Kl. 9³⁰ Fmd., det blæste da en Orkan, tog Skibet en svær Braadsø over, der foraarsagede adskilligt ovenbords Havari. Kl. 6³⁰ Emd. ankredes paa Leith Red.

Anm. Lækagen antages at hidrøre fra, at Skibet ved Afgangen fra Methil tørnede Kagen med Bb.s Anker, hvorved Klydset formentlig er blevet beskadiget.

b) Paa Rejse fra Stockholm til Manchester med Træ.
Grundstødt d. $14/9$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst.
Svensk Strandingsrapport, dat. Stockholm d. $15/9$ 23.
Kl. 8³⁰ Fmd. grundstødte D. D. i klart Vejr ved Furuholmens Fyr. Skibet blev bragt flot samme Dag
Kl. 11³⁰ Fmd.

383. 4^m M/Sk. **Dronning Margrethe** af Kjøbenhavn, 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg.

a) Paa Rejse fra Glasgow til St. Pierre.

Havareret d. $15/3$ 23 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/8$ 23.

Kl. 8 Fmd. tørnede et stort Stykke Is haardt mod Roret, hvorved Styremaskinen knustes og Roret blev slaaet i Borde, saaledes at Rorpinden knækkede. Man gik nu i Gang med at reparere Skaden, som det først lykkedes at faa udbedret d. $18/3$. D. $21/3$ brækkede Rorpinden igen, men var d. $23/3$ atter repareret.

b) Paa Rejse fra St. Pierre til St. Johns i Ballast.

Skruen havareret d. $15/5$ 23 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/8$ 23.

Kl. 11 Fmd. mærkedes et haardt Stød ved Skruen. Da Skibet naaede St. Johns viste det sig, at det ene Skrueblad var slaaet af.

c) Paa Rejse fra Swansea til Åhus.

Havareret i Juli Maaned 23 i Nordsøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/8$ 23.

D. $8/7$ Kl. 2²⁰ Emd. mærkedes to haarde Stød i Motoren. Ved Eftersyn viste det sig, at det ene Skrueblad var bøjet saaledes, at det virkede modsat det andet. Skibet begyndte samtidig at trække Vand, saa der jævnlig maatte pumpes for at holde læns. D. $11/7$ Kl. 9 Fmd. stoppedes Motoren. Da det viste sig, at Stævnrøret var sprængt, blev Motoren sat ud af Funktion og Lækagen i Stævnrøret tætnet.

384. 3^m M/Sk. **Duen** af Kjøbenhavn, 159 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov.

Grundstødt d. $6/8$ 23 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/8$ 23.

Kl. 9 Emd. stvredes D. efter Ledefvrene ind gennem Nakskov Fjord. Da Forfyret i en af Fyrlinierne ikke kunde ses, kom Skibet Kl. 10³⁰ Emd. ind over Grunden og stod fast. D. $6/8$ Kl. 5³⁰ Fmd. blev D. bragt flot af Bugserbaaden »Activ«. Skibet var tæt.

Anm. Medens Skibet laa paa Grunden blev Forfyret i den paagældende Fyrlinie tændt Kl. 12²⁰ Fmd.

385. M/Sk. **Edel** af Frederikshavn, 46 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr.

Grundstødt d. $22/2$ 23 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $10/3$ 23.

D. $19/2$ opankredes E. under Læsø ved Silderønnen. D. $21/2$ observeredes lidt Drivis og Kl. 12³⁰ Emd. lettedes, for at søge ind til svensk Havn. Der styredes SØ. med $1 1/2$ Knobs Fart gennem Isen. Kl. 4³⁰ opankredes Skibet for Natten. D. $22/2$ Kl. 7 Fmd. kom Skibet i Drift med Isen og blev sat op paa Silderønnen. Motoren, som straks var blevet sat i Gang, havarerede. Samme Aften gik Besætningen om Bord i en norsk Damper, der var grundstødt i Nærheden, men atter kommet flot, og blev landsat i Frederikshavn. D. $24/2$ om Morgenen gik Besætningen med den norske Damper ud til Strandingsstedet. E. var da kommet flot og havde 4 Fod Vand i Rummet. E. blev fortøjet langs Siden af Damperen, og pumpet læns; efter at Ladningen var bragt om Bord i Damperen, slæbte denne E. ind til Hirtsholmene.

386. Kabeldamper **Edouard Suenson** af Kjøbenhavn, 1552 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d. $25/8$ 23 i London Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/9$ 23.

Kl. 1¹⁰ Fmd. blev E. S., der laa opankret paa Themsens, paasejlet af norsk S/S »Ursa«. der af Strømmen blev ført ind mod E. S.s Bb.s Laaring, som blev en Del beskadiget ved Kollisionen.

387. Sk. **Edvin** af Odense, 159 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Kristianssand til Alloa mod Props.

Mistet Dækslasten d. $14/11$ og $15/11$ 23 i Skagerak.

Søforklaring i Jarlsberg d. $22/11$ 23.

Under orkanagtig Storm af S. forsøgte E. at komme i Læ under Skagen. Da dette mislykkedes, holdtes af for Vejret med Kurs mod Kristianiafjorden. Som Følge af den voldsomme Sø blev Dækslasten slaaet løs og tildels over Bord, saaledes at det d. $15/11$ blev nødvendigt at kaste Resten over Bord. Kl. 12 Md. opankredes E. ved Horten.

388. M/Pf. **Eirene** af Grimsby. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med Fisk.

Grundstødt d. $12/9$ 23 ved Fanø.

Strandingsforretning ved Sønderho d. $12/9$ 23. Strandingsindberetning, dat. Sønderho d. $13/9$ 23.

Søforhør i Esbjerg d. $19/9$ 23.

E., der under Storm i Nordsøen, havde mistet sine Ankergrejer og Oliebeholdningen til Motoren, blev af Vind og Sø drevet imod Jyllands V.-Kyst. D. $11/9$ befandt Fartøjet sig udfor sild. Føreren og 2 Mand af Besætningen gik i Land i Jollen for at forsøge at skaffe nye Provisioner; imedens skulde Maskinisten, der var alene om Bord, holde Fartøjet gaende udfor Kysten. Det lykkedes dog ikke Føreren at komme om Bord igen, idet Jollen under Forsøget herpaa kæntrade. D. $12/9$ om Morgenen drev E. paa Land ved Sønderho paa Fanø, hvor Fartøjet ved Ebbe laa paa tørt Land.

389. S/S **Eleonore Mærsk** af Svendborg, 1931 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Burnt Island til Botwood, New Foundland i Ballast.

Kollideret med et Isbjerg d. $16/6$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Hull d. $20/7$ 23.

Kl. 12^{10} Fmd., da E. M. befandt sig paa 52° N. Brd. $51^{\circ}15'$ V. Lgd., løb Skibet i taaget Vejr med langsom Fart mod et Isbjerg. Da Skibet viste sig tæt, manøvreredes klar af Isen, hvorefter Rejsen fortsattes.

390. Gl. **Eline** af Læsø, 55 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Frederikshavn med 80 Tons Træ.

Kæntret d. $1/5$ 23 i Kattégat.

Telegram fra Konsulatet i Gøteborg. Søforklaring i Gøteborg d. $4/5$ 23. Søforhør i Frederikshavn d. $12/6$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Frederikshavn d. $6/8$ 23.

Kl. 3 Fmd. da E. befandt sig mellem Kobbegrunden og Pladen Fyrskib, begyndte Skibet at lække. Vinden var da SV., haard Kuling. Trods fortsat Pumpning steg Vandet stadig i Skibet, og Kl. 7 Fmd. fyldtes det pludseligt med Vand og krængede stærkt Stb. om, hvorved en Del af Dækslasten gik over Bord. Skibet, der ikke kunde styres, drev i ØSØ.lig Retning. Kl. 11 Fmd. kæntrede det helt Bb. over, saa Masterne kom til at ligge i Vandet. Kl. 2 Emd. blev Besætningen bjerget af en Fiskerbaad og landsat i Gøteborg. Skibet blev d. $3/5$ indbjerget til Varberg, hvor det senere blev solgt til Ophugning.

391. S/S **Elisabeth** af Kjøbenhavn, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Grundstødt d. $21/2$ 23 paa Humber.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/3$ 23.

Kl. 9 Emd. afgik E. fra Blacktoft, Kl. 10 Emd. blev Vejret taaget. Kl. 10^{20} Emd. passeredes tæt om Upper Whitton Fyrskib. Kl. 10^{25} Emd. loddedes $2\frac{1}{2}$ Fv. og Kl. 10^{30} Emd. tog Skibet Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp rekvireredes Assistance. D. $22/2$ Kl. 10 Fmd. blev E. slæbt af Grunden af en Bugserbaad fra Goole. Skibet var tæt. Rejsen fortsattes.

b) Kollideret og grundstødt d. $4/8$ 23 ved Blacktoft.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/8$ 23.

Kl. 2 Fmd. manøvreredes E. ind langs Siden af S/S »Abbeville« af London. Under Manøvren tørnede E. haardt mod A., hvorved begge Skibe tik nogle Buler i Skibssiden. Paa Grund af Strømmen blev E. svinget rundt, saaledes at Skibet kom til at ligge med Stævnen mod Strømmen. Kl. 6^{30} Fmd. sprængtes pludseligt alle Forfortøjninger og Skibet skar udefter med voldsom Fart. Stb.s Anker blev straks kastet; men inden det lykkedes at faa Agterfortøjningerne kastet los, havde disse ødelagt en Dybdemaalder paa Bovhovedet og forarsaget mindre Havarier om Bord. Skibet faldt nu tværs i Strømmen og tog Grunden, hvorved det fik stærk Stb.s Slagside. Kl. 8^{30} Fmd., da Vandet begyndte at stige, huggede Skibet flere Gange haardt i Grunden. Kl. 10^{30} Fmd. kom Skibet atter flot.

392. 3^m Sk. **Elisabeth** af Rudkøbing, 214 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Rejse fra Rudkøbing til Norrkøping i Ballast.

Grundstødt d. $24/7$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Kalmar d. $28/7$ 23.

Kl. 5 Emd. grundstødte E. i byget Vejr paa Lille Alhällen i Arkø Skærgeaard. Skibet kom atter flot d. $25/7$ Kl. 12^{30} Fmd.

393. Gl. **Elise** af Præstø, 38 Reg. T. Br. Bygget 1858 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Simrishamn med $65\frac{1}{2}$ Tons Majs.

En Mand slaet over Bord og druknet d. $30/11$ 23 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $11/12$ 23.

Kl. ca. 8 Emd., da E. befandt sig 3 Sm. V.t.S. for Falsterbo Fyrskib, firedes Storsejlet for at halse. Medens dette blev gjort fast, blev Skibet bordfyldt af en Braadsø, der ogsaa fyldte Storsejlet og slog Gaflen ud til Siden; herved blev Skibet bordfyldt af en Braadsø, der ogsaa fyldte Storsejlet og slog Gaflen over Bord. Skibet faldt tværs i Søen og maatte kort Tid efter holdes af for Vejret, Det blæste ved den paagældende Lejlighed stiv Kuling af VNV. med Snebyger og høj Sø. Skibet, hvis Besætning kun bestod af Føreren og den forulykkede Letmatros, fortsatte derefter Rejsen.

394. Sk. **Ellen** af Nakskov, 26 Reg. T. Br. Bygget 1861 af Eg. Paa Rejse fra Höganäs til Nørresundby med Lervarer.

Sprunget læk d. $30/7$ 23 i Kattégat.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $4/8$ 23.

D. $16/7$ afgik E. fra Höganäs, men maatte den følgende Dag søge ind til Höganäs igen paa Grund af haardt Vejr. D. $18/7$ afsejlede Skibet paany. Kl. 3 Emd. ankredes ved Nivaa, hvor Skibet blev liggende til $29/7$, da Rejsen fortsattes. D. $30/7$ Kl. 2 Fmd. viste det sig ved Pejling, at der var $14''$ Vand i Lasten. Vinden V.lig, haard Kuling. Ved at pumpe uafbrudt lykkedes det at hindre Vandet i at stige nævneværdigt i Lasten. D. $31/7$ Kl. 3 Emd. indkom E. til Nørresundby.

395. Jagt **Ellen Marie** af Fredericia. Paa Rejse fra Fredericia til Vejle med 10.000 Mursten.

Sunket d. $19/2$ 23 i Vejle Havn.

Søforhør i Vejle d. $1/3$ 23.

Kl. 12 Md., da Skibet var under Bugsering ind i Vejle Havn, fyldtes det pludseligt og sank i Havnen. Vejret var klart og Vinden ØNØ., flov Brise.

Anm. Lækagen antages at være opstaaet under Skibets Sejlads gennem Isen i Vejle Fjord.

- 396.** M/Ff. **Elly** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg.
Kæntret og forlist d. $\frac{4}{11}$ 23 i Nordsøen; 4 Omkomne.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{13}{11}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $\frac{12}{1}$ 24.
Kl. 6 Fmd. observerede man fra Fiskerfartøjet »Ellen Helme« af Esbjerg, der laa underdrejet for Storm af V. 5 Sm. for Graadvb Barre, at et Fiskerfartøj, der laa underdrejet ea. 200 Fv. fra E. H., blev slaet rundt af en Sø. E. H. sejlede straks til Ulykkesstedet. Det lykkedes dog ikke at redde nogen fra det kæntrede Fartøj, der straks efter sank. Det kæntrede Fartøj viste sig senere at være Ff. Elly af Esbjerg.
Anm. E.s Besætning bestod af: Fiskerskipper Hans Christian Mortensen, samt Fiskerne Johannes Wolfgam Nielsen, Otto Jensen og Ejner Mortensen.
- 397.** M/Kt, **Else** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Grimsby til Fiskerplads i Nordsøen.
Borteblevet, 4 Omkomne.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{11}{10}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. $\frac{19}{10}$ 23.
D. $\frac{24}{8}$ 23 Kl. 7 Emd. afgik E. fra Grimsby for at fiske i Nordsøen og d. $\frac{29}{8}$ blev Fartøjet set liggende paa Fiskeri 90—100 Sm. Ø.t.N. for Humber Fyrskib. Siden da er intet hørt eller set til E., som maa formodes at være forlist med Mand og Mus.
Anm. E.s Besætning bestod af Fiskeskipper Niels Nielsen af Esbjerg samt Fiskerne Knud Christian Gjellerup Sørensen af Esbjerg, Magnus Andersen af Esbjerg og Christian Bernhardt Jensen af Løkken.
- 398.** 3^m Sk. **Else** af Thurø, 310 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Sundsvall til Irland med 168 $\frac{1}{2}$ Stdr. Træ.
Havareret d. $\frac{9}{10}$ og $\frac{10}{10}$ 23 i Skagerak; søgt Nødhavn.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{16}{10}$ 23.
D. $\frac{9}{10}$ blæste det Orkan af VNV. Da Skibet krængedes stærkt over og truede med at kæntre, blev Kl. 8³⁰ Fmd. en Del af Dækslasten kastet over Bord for at lette Skibet. Den Del af Lønningen og Dæksstøtterne var da presset ud af Dækslasten. Da Skibet i Løbet af d. $\frac{10}{10}$ syntes at trække mere Vand end sædvanligt, holdtes af for Vejret med Kurs efter Skagen. D. $\frac{11}{10}$ Kl. 10¹⁵ Fmd. opankredea E. i Aalbækbugten. D. $\frac{14}{10}$ indkom E. til Frederikshavn.
- 399.** 3^m Sk. **Emanuel** af Marstal, 249 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Portsmouth til Skien.
Havareret og mistet Dækslast d. $\frac{9}{10}$ og $\frac{10}{10}$ 23 i Skagerak.
Søforklaring i Skien d. $\frac{12}{10}$ 23.
Under en orkanagtig Storm af VNV. tog Skibet flere voldsomme Braadsoer over, der foraarsagede forskellige ovenbords Havarier og skyllede det meste af Dækslasten over Bord. En Del af Skibets Sejl blæste i Stykker. D. $\frac{11}{10}$ indkom E. til Porsgrund, hvorfra Skibet blev slæbt til Skien.
- 400.** S/S **England** af Kjøbenhavn, 2499 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sunderland i Ballast.
Kolli deret med Kajen d. $\frac{9}{11}$ 23 i Sunderland.
Indberetning til Board of Trade, dat. Sunderland d. $\frac{10}{11}$ 23.
Ved Iudsejlingen til Dokken tørnede E. som Følge af Ø.-lig Storm med Stb.s Bov saavel mod den ydre som mod den indre Dokport, hvorved fem Plader blev beskadiget.
- 401.** S/S **Enigheden** af Kjøbenhavn, 649 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal.
a) Paa Rejse fra Nordfjord (Island) til Genua med Klipfisk.
Havareret d. $\frac{15}{1}$ 23 i Middelhavet.
Søforklaring i Genua d. $\frac{28}{1}$ 23.
Paa Førstevagten tog Skibet under Iraard N.-lig Storm flere svære Søer over midtskibs om Bb., hvorved Skibet fik en Del mindre ovenbords Havarier.
b) Paa Rejse fra Island til Valencia og Gibraltar med 620 Tons Fisk.
Kolliderer d. $\frac{3}{5}$ 23 i Gibraltar Havn.
Indberetning til Board of Trade, dat. Gibraltar d. $\frac{4}{5}$ 23. Søforklaring i Gibraltar d. $\frac{4}{5}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{30}{7}$ 23.
Da E. skulde lægge til langs Siden af fransk S/S »Berenice« for at indtage Bunkers, gik Maskinen frem i Stedet for bak. hvorved E. tørnede mod B. og fik Stævnen og forskellige Plader bojet.
c) Paa Rejse fra Leith til Malmø med Kul og Jern.
Kollideret d. $\frac{16}{9}$ 23 ved Malmø Havn.
Svensk Rapport, dat. Malmø d. $\frac{18}{9}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{9}$ 23.
Under Indsejlingen til Malmø Havn observeredes fra E., der havde Lods om Bord, pludseligt et hvidt Lys forude i Fyrlinien. Ved Manøvreringen for at gaa klar heraf tørnede E. med Stævnen mod Muddermaskinen »John« af Limhamn, der laa opankret ved Indsejlingsrendens Ø.-lige Kant. J. blev en Del beskadiget ved Kollisionen, hvorimod E. ingen Skade led.
- 402.** 2^m M/Kv. **Enigheden** af Svendborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Thurøhus (Assens) til Christiania med ca. 9 Tons Torsk.
Kollideret d. $\frac{19}{1}$ 23 i Kattegat; søgt Nødhavn.
Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{24}{1}$ 23.
Kl. 11⁴⁰ Emd. var E. tværs af Fornæs Fyr i 1 Sm.s Afst. Herfra sattes Kurs mod Læsø Rende. Vinden var SSV., Storm. Vejret klart. Kort efter kolliderede E., hvis Lanterner brændte klart, med en Trawler, hvis Lanterner tilsyneladende tørtst blev tændt efter Kollisionen. E. fik Sprydet brækket, Stævnen

flækket og Fordækket revet op. Da Skibet senere viste sig at være blevet læk, søgtes ind til Frederikshavn som Nødhavn.

Anm. Det fremmede Skib formodes at være Trawler »Erik« af Hamborg.

403. M/Sk. **Enigheden** af Ærøskøbing, 65 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nysted og Rødby Havn med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 23 ved Gedser Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{2}$ 23.

Kl. 8³⁰ Emd. passerede E. Indsejlingsfyret ved Gedser Havn. Det blæste da Storm af SØ. Herfra styredes i Ledefyrene ind til Lysbøjen. Ved Rundingen af Fyret sprang Storeskødet; Motoren var tidligere paa Rejsen havareret, saaledes at den ikke kunde benyttes ved Fuld Kraft. Kl. 8⁴⁵ Emd. passeredes Lysbøjen, og Kursen ændredes til NV. for at søge Ankerplads. Da Skibet skulde løbe op i Vinden for at ankre, tog det Kl. 8⁵⁰ Emd. Grunden ved Kroghagepynten. Kl. 11 Emd. kom Bjergningsdamperen »Sigyn« til Assistance, og d. $\frac{9}{2}$ Kl. 2 Fmd. blev E. bragt flot og indslæbt til Ankerplads bag Kroghagepynten. Skibet var tæt, men havde mistet et Stykke af Straakølen ved Grundstødningen.

404. S/S **Erik II** af Kjøbenhavn, 1943 Reg. T. Br. Bvgget 1900 af Staal.

Kollideret d. $\frac{16}{2}$ 23 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{7}{3}$ 23.

Kl. 1¹⁵ Emd. da E. II, der havde Lods om Bord, undervejs op ad Schelde skulde passere nogle Ankerliggere, kom Skibet under Manøvren for at undgaa Kollision med en modgaaende Damper for nær til Ankerliggerne og blev af Strømmen fort ned paa to af disse. Ved Kollisionen fik E. II betydelig ovenbords Skade.

405. S/S **Esbern Snare** af Aarhus, 390 Reg. T. Br. Bygget 1875/1892 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 23 ved Sprogø.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{4}{11}$ 23. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{11}$ 23.

Kl. 2⁴⁰ Fmd. passerede E. S. Romsø Fyr i 2 Sm.s Afst. 2. Stmd. ændrede da Kursen, som var S., til S. $\frac{1}{2}$ Ø. uden nøjere at undersøge om denne var rigtig. Da Sprogø Fyr var i 4 Str. ændredes Kursen til S.t.V., men nogen Tid efter ændredes den atter til S. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 4⁰¹ tog Skibet Grunden paa Vestrevet ved Sprogø. Efter flere forgæves Forsøg paa at komme flot tilkaldtes Assistance. D. $\frac{1}{11}$ Kl. 3 Emd. blev Skibet taget af Grunden af 2 af Svitzers Bjergningsdampere, efter at en Del af Lasten var skiftet fra Nr. I til Nr. III Last. E. S. blev slæbt til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Anm. Skibets 2. Styrmand blev ved So- og Handelsrettens Dom af $\frac{10}{5}$ 24 i Henhold til Sømandslovens § 84, 1. Stykke, idømt en Bøde paa 300 Kr. til Statskassen for ved Uforsigtighed at have foraarlediget Grundstødningen.

406. 3^m Sk. **Esther** af Nykøbing M., 100 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sundsvall med Olje.

Grundstødt d. $\frac{2}{5}$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Gäfle. d. $\frac{7}{5}$ 23.

Kl. 8 Emd. grundstødte E. i klart Vejr paa Vestra Finngrundet paa 60°58'30" N. Brd. 18°03'50" Ø. Lgd. Skibet kom senere flot uden at have taget nogen Skade.

407. S/S **Estonia** af Kjøbenhavn, 6345 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Libau til Danzig med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 23 ved Hela.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{2}{3}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{14}{4}$ 23.

Efter d. $\frac{28}{2}$ Kl. 5⁰⁴ Emd. at have kvitteret Lodsens styredes fra Libau retv. S.30°V. indtil d. $\frac{1}{3}$ Kl. 4 Fmd., da Skibet efter Loggen havde udløbet 42 Sm. I Løbet af Natten gik Skibet med mindsket Fart paa Grund af Taage. Kl. 4 Fmd. stoppedes Maskinen flere Gange, medens man lyttede efter Taagesignalet fra Hela, der første Gang hørtes Kl. 4²² Fmd. Der blev da straks slaaet Fuld Kraft Bak paa Bb.s Maskine, og Roret blev lagt haardt Stb. Kl. 4²⁵ Find. tog Skibet Grunden ca. 6 Kabellængder Ø. for Heisternest Fyr. Bundtankene lænsedes for at lette Skibet, Efter at der var ført Varp ud, lykkedes det Kl. 12¹² Fmd. at bringe Skibet flot, hvorefter Rejsen fortsattes. Kl. 2⁴⁸ Emd. fortøjedes ved Neufahrwasser Østmole for Dykkerundersøgelse.

408. Gl. **Fertile** af Storken (Sverige), 73 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Landskrona til Kalmar med Melasse.

Grundstødt d. $\frac{17}{11}$ 23 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Svaneke d. $\frac{17}{11}$ 23. Søforklaring i Neksø d. $\frac{23}{11}$ 23.

Efter at F. d. $\frac{15}{11}$ Kl. 7 Emd. havde passeret Falsterbo, blæste det op til Storm af SSV. I Løbel af Natten led Skibet flere ovenbords Havarier som Følge af det haarde Vejr. D. $\frac{16}{11}$ holdtes F. gaende udfor Svaneke og Gudhjem. Vinden var nu gaaet mere V.-lig og frisket til Orkan med Snebyger. Kort efter Midnat d. $\frac{17}{11}$ grundstødte F. ved Svaneke. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance fra Land. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, blev F. Kl. 3 Emd. bragt flot og indslæbt til Svaneke af nogle Fiskerfartøjer. Skibet var læk.

409. S/S **Findland** af Stettin. Paa Rejse fra Lybæk til Kristiania med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{25}{3}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Grenaa d. $\frac{22}{4}$ 23.

F. grundstødte Kl. 2 Emd. i taagot Vejr tæt S. for Grenaa Havn og blev d. $\frac{26}{3}$ bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Grenaa.

410. Tjalk **Folkerdina** af Groningen. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Nørresundby til Masnedssund med 155 Tons Gødning.

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 23 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{11}{1}$ 23.

Kl. 11 Fmd. blev F. halet fra Kajen med en Trosse, der var fastgjort i en Damper, der laa paa Reden. Under denne Manøvre blev F. af Vind og Strøm ført ind over Nørresundby Hage, hvor Skibet stod fast 5—10 Minutter. Dagen efter, da Skibet laa til Ankers mellem Nørresundby og Hals, viste det sig at være blevet læk, formentlig som Følge af Grundstødningen, hvorfor det blev sejlet tilbage til Nørresundby.

411. M/Sk. **Fortuna** af Lybæk. Paa Rejse fra Jylland til Hamborg med Flintesten.

Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 23 ved Hjelm.

Strandingsberetning, dat. Hjelm d. $\frac{14}{1}$ 23.

Kl. 8 Emd. grundstødte F. i klart Vejr NØ. for Hjelm. Ved at kaste en Del af Ladningen over Bord lykkedes det Besætningen, assisteret af nogle Fiskere fra Grenaa, at bringe Skibet flot d. $\frac{14}{1}$ Kl. 4³⁰ Fmd. F., der var tæt, fortsatte Rejsen.

412. M/Ff. **Fortuna** af Nordby, 41 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Hull til Fiskeplads i Nordsøen.

Paasejlet d. $\frac{14}{9}$ 23 i Nordsøen.

Søforhør og Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{21}{9}$ 23.

D. $\frac{13}{9}$ Kl. 10 Emd. opankredes F. ca. 100 Sm. NV.t.V. af Slugen paa 25 Fv. Vand, Ankerlanterne blev sat. D. $\frac{14}{9}$ Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Fmd. blev F. paasejlet af Damptrawler »Ermine« af Hull. der med sin Trawl fiskede F.s Ankergrejer. F. stak Ankeret fra sig, men undgik dog ikke Kollisionen, hvorved F.s Forskib blev beskadiget, og Skibet blev læk.

413. Sk. **Frantz Gottfried** af Rendsborg, 71 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holbæk til Refsnæs i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{12}{6}$ 23 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{18}{6}$ 23.

F. G., der i en Storm af VNV. havde mistet sine Ankre ved Refsnæs, drev under en orkanagtig Byge mod Land og strandede ca. 300 m Ø. for Haunsø Havn. Skibet blev d. $\frac{15}{6}$ bragt flot af Fiskere fra Haunsø.

414. S/S **Fredensborg** af Kjøbenhavn, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Brasilien med 2740 Tons Cement.

Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{5}{2}$ 23.

Kl. 12 Md. kvitteredes Lodsens ved Hals Barre. Vejret var diset. Der styredes tæt S. om Fyret, hvorefter Kursen sattes paa Trekosten ved Trefavnegrunden. Kort efter — Kl. 12⁰⁵ Emd. — mærkedes nogle haarde Stød i Skibsbunden. Maskinen blev stoppet. Skibet var dog straks efter klar af Grunden og gik til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

415. S/S **Frederiksborg** af Kjøbenhavn, 1816 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret med en Bro d. $\frac{26}{5}$ 23 i Cettes Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{20}{7}$ 23.

Kl. 8⁴⁰ Fmd., da F. skulde passere den 3. Bro for at komme ind i Havnen, tørnede Skibet som Følge af haard modgaaende Strøm mod Broen først med Bb.s Side og derefter med Stb.s Bov og Bb.s Side af Agterskibet. Skibet fik ved Kollisionen en Del ovenbords Havarier.

416. Ff. **Frem** af Hirshals, 12 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Hals.

Strandet d. $\frac{28}{11}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Hals d. $\frac{1}{11}$ 23 og $\frac{20}{6}$ 24. Forhør i Nørresundby d. $\frac{23}{7}$ 24. Forlisanmeldelse. dat. d. $\frac{9}{11}$ 24.

Kl. 9 Emd. fik man fra Fartøjet Hals Barre Fyr i Sigte. Det blæste paa dette Tidspunkt frisk østlig Kuling, Vejret var klart. F., der gik for Motor og Sejl, og som befandt sig N. for Fyrlinien over Hals Barre, styredes ind mod Hals. Da Føreren nogen Tid efter blev klar over, at Fartøjet var for nordlig, ændredes Kursen til SV., men umiddelbart efter grundstødte F. paa Nordmandshage og blev af Sø og Strøm ført langt ind paa Granden. Besætningen blev næste Morgen tidlig bjerget af Redningsbaaden fra Hals. Fartøjet blev Vrag.

Anm. Ved Vestre Landsrets Dom af $\frac{21}{11}$ blev Føreren i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Bøde paa 100 Kr. for ved slet Sømandsskab at have forvoldt Grundstødningen.

417. M/Sk. **Fremad** af Aalborg. 77 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Møllerup Havn til Kjøbenhavn med 126 Tons Sukker.

Grundstødt d. $\frac{15}{11}$ 23 ved Sjællands S.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{18}{11}$ 23.

F. grundstødte under Storm af SV. med usigtbart Vejr Kl. 5 $\frac{1}{2}$ Emd. ved Ore Strand ved Vordingborg. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

418. S/S **Garonne** af Kjøbenhavn, 1491 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

a) Paa Rejse fra La Pallice til Le Havre.

Kollideret med Kajen d. $17/8$ 23 i Le Havre Havn.
 Udskrift af Skibsdagbogen indsendt af Konsulatet i Le Havre.
 Under Indsejlingen til Citadell Dock mistede Skibet Styret og tørnede haardt med Bb.s Bov mod Stenkajen ved inderste Dokport. Ved Kollisionen fik G. en større Bule under Mellemdækket i Nr. 1 Last-rum. Kl. 2 Fmd. fortøjedes.

b) Paa Rejse fra Dunkerque til Le Havre.

Kollideret d. $24/11$ 23 i Dunkerque Havn.

Indberetning fra Konsulatet i Bordeaux.

Kl. 5^{45} Emd. da S. med Assistance af Lods og to Slæbebaade var ved at forhale fra Marine Dock til Guillan Dock, tørnede Skibet med Bb.s Lønning mod Boven af S/S »Astor« af Stockholm. G. fik Bb.s Lønning brækket og 3 Støtter bøjet.

419. 3^m Sk. **Gefion** af Thurø, 211 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Rejse fra Dysart til Svendborg. En Mand faldet over Bord og druknet d. $31/3$ 28 i Nordsøen.

Søforhør i Svendborg d. $14/5$ og $19/5$ 23.

Kl. 9^{30} Emd., da G. befandt sig 10 Sm. Ø.t.S. for May Isle friskede Vinden lidt op, hvorfor Jager og Store Gaffeltopsejl bjergedes. Under Arbejdet med at fastgøre Gaffeltopsejlet faldt Letmatros Albert Christian Simonsen af Lønstrup ned paa Lønningen og derfra over Bord. Skibet blev straks lagt paa mod-sat Kurs; efter en Times forgæves Eftersøgning efter den forulykkede fortsattes Rejsen.

Anm. Det viste sig ved senere Eftersyn, at Sejsingen til Gaffeltopsejlet var knækket.

420. Gl. **Georg** af Grænge, 40 Reg. T. Br. Bygget 1854 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Kolding med 60 Tons Majs.

Grundstødt d. $23/4$ 23 paa Omø Rev.

Strandingsberetning, dat. Omø d. $28/4$ 23.

G. grundstødte Kl. 11 Emd. paa Omø Rev og blev d. $27/4$ Kl. 6 Fmd. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

421. S/S **Georg** af Aalborg, 773 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Jern. Paa Rejse fra Leith til Kjøbenhavn.

Tørnet mod Kajen d. $18/5$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/5$ 23.

Kl. 6^{45} Fmd., da Skibet blev manøvreret ind til Wilders Plads, tørnede det med Stævnen haardt mod Bolværket, der blev gennemskåret. Skibet tog tilsyneladende ingen Skade.

422. Fuldslib **Georg Stage** af Kjøbenhavn, 203 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Jern.

Kollideret d. $13/5$ 23 i Kjøbenhavns Yderhavn.

Søforhør i Ebeltoft d. $19/5$ 23.

D. $13/5$ laa G. S. til Ankers i Kjøbenhavns Yderhavn. Vinden var SV., frisk Kuling med Regnbyger. Kl. 9^{20} Fmd. blev der hevet ind paa Kæden, saa Skibet laa for 20 m Kæde i 7 m Vand. Kl. 9^{30} Fmd. kom en Byge, hvorunder Skibet gik i Drift. Der blev stukket ud paa Kæden, men inden Ankeret fik fat, drev G. S. ned paa Kuf »Boreas« af Groningen, som ved Kollisionen fik Klyverleideren sprængt. Under Arbejdet med at komme klar af hinanden havarerede B.s Ankerspil. G. S. tog ingen nævneværdig Skade.

423. Motorbaad **Germanus** af Vordingborg, 4 Reg. T. Br. Bygget af Eg og Fyr.

Havareret og sunket d. $29/9$ 23 i Smaalandsfarvandet; 2 Omkomne.

Søforhør i Vordingborg d. $28/11$ 23.

Kl. 2 Fmd., da G. var paa Vej fra Storstrømmen til Vordingborg, tog Baaden en Braadsø over, hvorved Masten, der var lagt ned i en Galge, hvis Ben stod i Damhullet, blev revet op af sit Leje. Masten faldt ned i Galgen igen med saadan Kraft, at Galgens ene Ben gik ud gennem 2 Bord i Baadens Bb.s Side. Baaden fyldtes nu hurtigt og sank med Agterenden. Besætningen — ialt 3 Mand — kunde ved at staa paa Baadens Forende netop holde Hovedet over Vand. Besætningen blev staaende paa Baaden indtil om Morgen, da Fiskerne Alexander Hansen og Ludvig Hansen, begge af Vordingborg, afgik ved Døden som Følge af Kulde og Udmattelse. Føreren blev noget senere bjerget af en Motorgalease.

424. S/S **Gertrud Rask**, 662 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra Nakskov til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $10/6$ 23 ved Samsø.

Strandingsindberetning, dat. d. $12/6$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/6$ 23.

Kl. 4^{15} Fmd. grundstødte G. R. i usigtbart Vejrr paa Hatterrevet. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 12^{30} Emd. ankom S/S »Ymer« og begyndte at slæbe paa G. R., men uden Resultat. Kl. 5 Emd. ankom S/S »Kattegat«. Begge Bjergningsdamperne gik nu i Gang med at bringe G. R. flot. Efter at en Del af Skibets Kul var kastet over Bord, lykkedes det d. $11/6$ Kl. 8^{10} Emd. at faa Skibet af Grunden. Kl. 12 Mn. ankredes udfor Ballen paa Samsø. Skibet var tæt.

425. M/Kt. **Glädan** af Øckerø, 17 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse til Frederikshavn med Spiritus.

Grundstødt d. $17/9$ 23 ved Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $22/9$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $18/10$ 23.

Efter ved Midnat at have faaet Højens Fyr i Sigte satte Føreren Kursen ØSØ. »ikke sydligere« og overlod derpaa Vagten til en med Styring og Sejlsuds ukyndig Mand. Denne ændrede senere paa egen Haand Kursen til SSØ. Kl. 4 Fmd. løb Fartøjet paa Grund ved Højen. Vinden var da SV., frisk Kuling med høj Sø. To Mand af Besætningen vadede i Land, medens de øvrige to Mand blev bjerget af Redningsbaaden fra Højen. G. blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise og indslæbt til Frederikshavn.

426. M/S **Glenbeg** af Glasgow, 9460 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn med ca. 6000 Tons Soyabønner og Olie.

Grundstødt d. $24/3$ 23 ved Agersø.

Strandingsindberetning, dat. Agersø d. $27/3$ 23.

Kl. 9^{20} Emd. grundstødte G. i diset Vejr paa Næbgrunden V. for Agersø. Skibet blev bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

427. 1^m Ff. **Graadyb** af Nordby, Fanø, 23 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg, Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Hull med $1/2$ Tons Fisk og 4 Tons Is.

Brændt og forlist d. $7/7$ 23 i Nordsøen.

Forlisansmeldelse, dat. Nordby, Fanø d. $20/7$ 23. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $16/7$ 23.

Kl. 4^{30} Fmd., da G. laa opankret ca. 235 Sm. V.t.N. af Graadyb, gik Bedstemanden i Gang med at varme Motoren op. Han fyldte Skaalen til Blæselampen med Sprit og antændte dette. Som Følge af Skibets Bevægelse i Søen skulpede det brændende Sprit udover Skaalranden og antændte et Træbord. Ilden greb hurtigt om sig, og da alle Slukningsforsøg var forgæves (de særlige Ildslukningsapparater blev dog ikke benyttet), maatte Besætningen forlade Fartøjet og gaa om Bord i Ff. »Nordjylland«, der var kaldt til Assistance. Det lykkedes at bjerge en Del af Inventaret fra G., der forliste. Besætningen blev senere overført til Ff. »Sydvest« og landsat i Esbjerg.

Anm. Ved Esbjerg Sørets Dom af $18/8$ 23 blev Bedstemanden for den af ham ved den paagældende Lejlighed udviste Uforsigtighed, hvorved der forelaa Overtrædelse af Søløvens § 306, idømt en Statskassen tilfalden Bøde paa 100 Kr.

428. M/Tj. **Grethe** af Sønderborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

a) Paa Rejse fra Nakskov til Sønderborg i Ballast.

En Mand slaaget over Bord og druknet d. $21/4$ 23 i Østersøen.

Søforhør i Sønderborg d. $25/4$ 23.

Kl. ca. 6 Emd., da Skibet befandt sig 5—6 Sm. V. for Vejsnæsnakke, blev Ungmand Robert William Larsen af Nakskov slaaget over Bord af Fokkeskøde. Vinden var da NØ., frisk Kuling. Da Ulykken skete, var Letmatrosen i Færd med at øse Jollen, der slæbte agter. Fangelinien blev straks kastet los og Skibet løbet i Vinden. Inden Jollen naaede den overbordfaldne, var denne imidlertid gaaet til Bunds. Skibet blev liggende $1/2$ Time paa Stedet uden at man saa noget til den forulykkede, hvorefter Rejsen fortsattes.

b) Paa Rejse fra Egersund til Kjøbenhavn med 140 Tons Mursten.

Grundstødt d. $7/10$ 23 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $18/10$ 23.

D. $9/10$ Kl. 12 Mn. passeredes Tranekær Fyr, hvorefter Kursen ændredes til ØNØ. efter Vejrø. D. $7/10$ Kl. 1 Fmd. saas Vejrø Fyr, der viste 2 Blink. Et Øjeblik efter blev det regntykt, saaledes at Fyret ikke kunde ses. Der loddedes nu 5 m Vand, hvorfor Kursen ændredes til NØ. Kort efter loddedes 3m og omtrent samtidig grundstødte Skibet, som det senere viste sig paa Raagø Kalv. Vinden var da SSV., jævn Kuling. Det forsøgtes at varpe Skibet af Grunden, men uden Held. Da Vandet begyndte at falde og Vinden gik om i V., modtoges Tilbud om Assistance fra 2 Fiskerfartøjer. Efter at 15—20 Tons af Ladningen var lægtret, lykkedes det Kl. 11 Emd., da Vandet atter var steget, at hive G. af Grunden ved Hjælp af de udsatte Varp. G. indslæbtes af Fiskerfartøjerne til dybere Vand ved Urne Bro. Efter at de lossede Mursten igen var taget om Bord, fortsatte G., der var tæt, Rejsen d. $9/10$ Kl. 10^{30} Fmd.

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

429. S/S **Grønsund** af Kjøbenhavn, 2406 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal. Paa Rejse fra London til Bony Roads i Ballast.

Kollideret d. $20/1$ 23 paa Themsen.

Søforklaring i Cardiff d. $25/1$ 23.

Kl. 3^{20} Emd. kolliderede G., der havde Lods om Bord, med nogle Lægttere og to Duc d'Alber, hvorved Stb.s Side og Skruen blev beskadiget. Rejsen fortsattes.

430. S/S **Gudrun** af Kjøbenhavn, 1906 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Pomaron (Portugal) til Gent med Mineral.

Grundstødt d. $1/2$ 23 i Gadiana Floden; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cadiz d. $5/2$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/3$ 23.

Kl. 3^{30} Emd., da G. med Lods om Bord var ved at manøvre forbi en Damper i Floden, grundstødte Skibet, ved Puerto de la Laja, men kom ved at bakke straks flot igen. Vejret var klart, Vinden N.-lig, flov Brise, og Strømmen haardt indgaaende. Ved Grundstødningen havde G. faaet en Lækage i Forpeaken. Kl. 6 Emd. ankredes paa Floden for at afvente næste Højvande. D. $2/2$ Kl. 1^{45} Fmd. fortsattes Rejsen ned ad Floden indtil Kl. 4 Fmd., da der ankredes ved Villa Real. Ved det indtrædende Lavvande kom Skibet til at hænge paa Grunden. Kl. 1^{30} Emd. fortsattes Rejsen. Da det befrygtedes, at Skibet havde faaet Bundskade ved Grundstødningen, styredes mod Cadix som Nødhavn. Kl. 10^{55} Emd. ankredes i Cadix.

b) Kollideret d. $19/8$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/8$ 23.

Kl. 8^{30} Fmd., da G. med Lods om Bord og assisteret af Slæbebaad passerede Nyhavn for indgaaende, kom M/S »Turisten« tværs over Løbet fra Kristianshavnsiden. G. gav gentagne Gange 1 Stød i Fløjten der fra T. besvaredes med 2 Stød. T. fortsatte imidlertid over mod Havnegade, hvorfor G. for at undgaa Kollisionen, maatte bakke for fuld Kraft og lade Bb.s Anker falde; samtidig trak Slæbebaaden ud til Bb. Umiddelbart efter tørnede G. mod T.s Hæk, der ved Kollisionen fik en Del ovenbords Skade.

431. Ff. **Guldborgsund** af Frederikshavn, 12 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med ca. 400 kg Fisk.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. $11/5$ 23 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $17/5$ 23.

Kl. 2 Emd., da G. befandt sig 8 Sm. NV. for Indsejlingen til Esbjerg, blev Fisker Julius Peter Fredenkast Bøjsen skyllet over Bord fra Agterdækket af en Braadsø. Inden Fartøjet kunde naa hen til Ulykkesstedet var den overbordfaldne gaaet til Bunds.

432. S/S **Gunther** af Stettin, 1512 Reg. T. Br. Paa Rejse fra London til Gøteborg med 1610 Tons Koks.

Grundstødt d. $2/12$ 23 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforhør paa Bøvling Klit d. $2/12$ 23. Strandingsindberetning, dat. $9/12$ 23. Kl. 7 Fmd. grundstødte G. i diset Vejr ved Bøvling Klit. Besætningen bjergedes af Redningsbaaden fra Tuskjær. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

433. M/S. **Gøsta** af Stockholm. Paa Rejse fra Lybæk til Skive med 440 Tons Kalksalt.

Grundstødt d. $31/1$ 23 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $1/2$ 23.

Kl. 4 Fmd. grundstødte G. under Snetykning paa Sydkanten af Albu Triller. Skibet blev bragt flot med Assistance af Svitzers Bjergnings-Entreprise og Albu Bjergere.

434. S/S **H. A. Hansen** af Thurø, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Greenwich til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $5/2$ 23 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/2$ 23.

Kl. 3 Fmd. fik Skibet Kanallods og afsejlede fra Brünsbuttel. Kl. 6 passeredes en modgaaende Damp; under Manøvren tabte H. A. H. Styret og grundstødte, men kom flot efter at have bakket 2—3 Minutter. Kl. 11 Fmd. løb Skibet atter i tæt Taage paa Grund. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 3^{30} Emd. blev H. A. H. bragt flot af en Kanaldamp, hvorefter Rejsen fortsattes. Skibet var tæt.

435. Gl. **Haabet** af Kjerteminde, 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjerteminde til Norge med Fisk.

Grundstødt d. $26/1$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsberetning (udateret).

Kl. 6 Fmd. grundstødte H. under haard Storm ved Stensnæs (Albæk Sogn). Fartøjet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

436. Gl. **Haabet** af Odense, 13 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Fyr og Eg.

Havareret og grundstødt d. $31/8$ 23 ved Sjællands V.-Kyst; kondemneret.

Strandingsindberetning, dat. $1/9$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Odense d. $29/12$ 23.

H., der havde mistet begge Ankre og faaet Roret knækket, grundstødte Kl. 11 Fmd. ved Asnæs. Skibet, der senere kom flot ved egen Hjælp, blev kondemneret.

437. S/S **Halfdan** af Kjøbenhavn, 1448 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Reval.

Kollideret d. $6/6$ 23 i Østersøen.

Søforklaring i Reval d. $7/6$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $20/6$ 23.

Kl. 10 Fmd. fik H. Lods ved Packnort. Der styredes efter Lodsens Anvisning Ø. over. Vinden var VNV. Kl. 10^{35} saas en Skonnert i NØ.t.Ø., der styrede bidevind for Stb.s Halse. Den vagthavende Styrmand henstillede flere Gange til Lodsens at styre agten om Skonnerten, men først da Skibene var ganske nær hinanden, gav Lodsens Ordre til at lægge Roret haardt Bb. Kl. 11^{10} Fmd. blev Maskinen stoppet, og umiddelbart efter tørnede Skonnerten med Stævnen mod H. midtskibs. Skonnerten — »Esimene« af Pernau — brækkede Klyverbommen og H. fik en Bule i Skanseklædningen.

438. M/Dæksbaad **Hans** af Svendborg, 18 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Aalborg med 24,3 Tons Flormel.

Grundstødt og forlist d. $19/2$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør og Søforklaring i Grenaa d. $24/2$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Svendborg d. $3/4$ 23. Strandingsindberetning, dat. Grenaa d. $12/4$ 23.

Kl. 11^{30} Fmd. mødte H. Is i Aalborgbugten. Da Fartøjet var ca. 12 Sm. fra Hals, blev Isen saa svær, at den ikke kunde forceres. Kursen sattes da mod Grenaa. Vejret var usigtbart med Snebyger. Fra Fornæs sattes Kursen V. om Kalkgrunden; Fartøjet blev imidlertid forsat Ø. over og grundstødte Kl. 8^{30} Emd. paa Kalkgrunden, hvor det hurtigt fyldtes. Kl. 9^{30} Emd. blev Besætningen bjerget af Lodsbaaden fra Grenaa. H. blev Vrag; det lykkedes dog med Assistance af nogle Fiskerfartøjer at bjerge det meste af Ladningen.

439. 3^m Sk. **Harris** af Marstal, 177 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Haugesund til Plymouth med Brosten.

Sprunget læk d. $4/4$ 23 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Leith d. $12/4$ 23.

D. $12/2$ indkom H. til Haugesund i læk Tilstand. Efter at være kalfatret afgik Skibet fra Haugesund d. $28/3$. D. $4/4$ Kl. 11 Fmd. viste Skibet sig at være læk. Vinden var SSØ. og friskede i Løbet af Dagen og

den følgende Dag til haard Storm. Da Skibet trak 4"—5" Vand i Timen, besluttedes det at søge Nødhavn i Leith. $\frac{6}{4}$ Kl. 3 Emd. ankrede paa Leith Red.

440. 4^m M/Sk. **Haukur** af Kjøbenhavn, 355 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Haukipudas til St. Vaast.

Grundstødt d. $\frac{21}{11}$ 23 ved Haukipudas; sprunget læk og søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{12}$ 23.

Kl. 8³⁰ Fmd. afgik H. fra Haukipudas med Lods om Bord. Skibet gik for Motor alene og avancerede kun langsomt, da Farvandet var fyldt af Pakis. Ca. 1 Sm. fra Lastepladsen grundstødte Skibet. Da det ikke lykkedes at bakke H. af Grunden, tilkaldtes en Bugserbaad, der Kl. 10³⁰ Fmd. trak H. af Grunden, hvorefter Rejsen fortsattes. D. $\frac{24}{11}$ opdagedes det, at Skibet havde en Lækage i forreste Bundtank. Da det ikke var muligt at pumpe Tanken læns, anløb H. Kjøbenhavn som Nødhavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Lodsens styrede paa den forkerte Side af et Sømærke. Lækagen formodes at hidrøre fra Grundstødningen.

441. 3^m Sk. **Heimdal** af Kjøbenhavn, 205 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Middlesborough til Rønne med ca. 334 Tons Jern og Koks.

Sprunget læk i November 1923 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Gøteborg d. $\frac{14}{11}$ 23.

Kort efter Afsejlingen fra Middlesborough d. $\frac{7}{11}$ begyndte H. at trække Vand. Da Skibet endvidere som Følge af stormende Kuling tog en Del Vand over under Rejsen over Nordsøen, maatte der jævnlig pumpes for at holde læns. D. $\frac{11}{11}$ Kl. 11³⁰ Emd. passeredes Skagen Fyrskib. Da H. d. $\frac{12}{11}$ arbejdede haardt i Søen og trak meget Vand, besluttedes det at søge Nødhavn i Gøteborg. Kl. 10¹⁵ Fmd. ankom H. til Gøteborg.

442. 3^m Sk. **Hejmdal** af Marstal, 228 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Swansea til Odense med ca. 368 Tons Kul.

Forladt i Søen og forlist d. $\frac{2}{3}$ 23 i Nordsøen; 2 Omkomne.

Indberetning med Udskrift af Skibsdagbogen fra Konsulatet i Hull. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{8}{3}$ 23. Forlisansmeldelse, dat. Marstal d. $\frac{21}{3}$ 23.

D. $\frac{26}{2}$ Md. befandt Skibet sig paa 56°40' N. Brd. 5°50' Ø. Lgd. Vinden var ØSØ. Storm. Skibet blev drejet til for torebet Storsejl og Forestagejl for Stb.s Halse. D. $\frac{22}{2}$ Md. var Vinden stadig ØSØ., haard Storm, Søen høj og meget brydende. Skibet halsedes rundt. Kl. 7 Emd. tog Skibet en Braadsø over midtskibs, som slog Kok H. A. Petersen over Bord, samt bortslog Støtter og alt opstaaende paa Bb.s Side fra Halvdækket til Fokkeriggen, knuste Redningsbaaden, Skylightet, Kahytsskappen, Rattet og Hytten og rev Surringer og Skalkninger af Agterlugen. Samtidig forskød Ladningen sig, saaledes at Skibet fik stærk Slagside til Stb. Varpankret blev fastgjort til Kabeltovet og kastet ud fra luv Bov for om muligt at faa Skibet til at ligge bedre op mod Vinden. Paa Grund af Havarierne paa Dækket var dette blevet læk, saa der maatte pumpes uafbrudt. Der afbrændtes Blus flere Gange i Løbet af Natten. Mandskabet ved Pumpen maatte surres til Stormasten for ikke at blive skyllet over Bord. D. $\frac{28}{2}$ Kl. 6 Fmd. saas en Damper i Læ. H. afskød Raketter og afbrændte Blus, der blev bemærket fra Damperen. Kl. 9 Fmd. besluttedes det efter afholdt Skibsraad at forlade Skibet, der havde faaet yderligere Slagside. Det lykkedes at faa en Line om Bord i Damperen, ved at stikke Linen paa et Bræt og lade det drive til Luvart, hvorefter Linen blev fisket op af Damperen. Imidlertid var Fiskedamper »Vedette« af Grimsby kommet til Stede. Efter at have tømmt en Tønde Tran ud paa Vandet lykkedes det V. at bakke sin Agterende klods til H.s Læ Laaring, saa at alle Mand kunde springe om Bord i V. Kl. var da 9⁴⁵ Fmd. Vinden stadig ØSØ., haard Storm med Snebyger, og meget høj og brydende Sø. Da Letmatros B. G. Nielsen skulde springe fra det ene Skib til det andet, kom han i Klemme mellem Skibene og fik begge Ben knust og Underlivet kvæstet. Han blev forbundet saa godt Omstændighederne tillod det og bragt til Køjs. V. kunde ikke gaa i Havn, saalænge Vejret var daarligt, og holdt derfor gaende i Nærheden af H. D. $\frac{1}{3}$ Kl. 12³⁰ Fmd. døde Letmatros Nielsen. Samme Dags Eftermiddag gjordes flere Forsøg paa at slæbe H., men forgæves. D. $\frac{2}{3}$ Kl. 9³⁵ Fmd. sank H. paa 52 Fv. Vand paa ca. 57°33' N. Brd. 1°00' Ø. Lgd. Besætningen blev landsat i Grimsby d. $\frac{3}{3}$ Kl. 5³⁰ Emd.

Anm. Den danske Regering har tildelt Føreren af Fiskedamperen »Vedette« W. Wooldridge et Sølvbæger med Inskription som Anerkendelse for behjertet Optræden ved Redningen af H.s Besætning.

443. S/S **Helene** af Esbjerg, 1199 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Pasages (Spanien) med Træ.

Kollideret d. $\frac{14}{12}$ 23 i Helgolandsbugten.

Søforklaring i Cardiff d. $\frac{4}{2}$ 24. Søforklaring i Karrebæksminde d. $\frac{30}{7}$ 24. og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{3}{9}$ 24.

Kl. 7³⁰ Fmd. passeredes Fyrskib »Elbe I«. Kursen sattes mod Norderney Fyrskib. Vejret var diset. Kl. 11²⁰ Fmd. hørtes Taagesignal fra en Damper om Stb. Maskinen sloges Halv Kraft. Det var nu tæt Taage. Da den anden Damper syntes at nærme sig, blev Maskinen stoppet Kl. 11²⁸ Fmd. Faa Minutter efter saas den anden Damper tæt ved H.s Stb.s Bov liggende omtrent tværs paa H.s Kurs. I H. blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede H. med Boven mod Bb.s Side af den anden Damper, der viste sig at være S/S »Sophus« af Hamborg. Ved Kollisionen fik H. ingen større Skade, hvorimod S. fik et Hul i Bb.s Side, der gik under Vandlinien. S. begyndte at synke, hvorfor dette Skibs Besætning blev taget om Bord i H. Da S. kun sank indtil Fordækket var i Vandet, forsøgtes det at indberge Skibet til Cuxhafen Kl. 1 Emd. paabegyndtes Slæbningen, der fortsattes til Kl. 5⁴⁵ Emd., da S. sank paa 17 Fv. Vand ca. 9 Sm. misv. V.t.N. af Fyrskibet Elbe I.

Anm. Søforklaring fra S.s Side foreligger ikke. Hamborg Seeamt har d. $22/1$ 25 afsagt Kendelse i Sagen, hvorefter Skylden for Kollisionen tillægges H., fordi dette Skib ikke straks stoppede, da Taagesignalet fra S. hørtes forude om Stb.

444. 4^m M/Sk. **Helga** af Marstal, 357 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Dakar med Planker.

Motoren havareret d. $7/1$ 23 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $13/1$ 23.

Kl. 4 Emd., da H. befandt sig 5 Sm. ØNØ. af Hirtsholmene sprængtes en af Motorcylindrene, hvorfor Skibet returnerede til Frederikshavn som Nødhavn.

445. M/Ff. **Hélios** af Esbjerg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med 1 Ton Fisk.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $22/3$ 23 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $9/4$ 23.

Kl. 8⁴⁵ Emd., da H. befandt sig 5 Sm. SSV. af Rødklifsand, gik Føreren til Køjs og overlod Vagten til Fisker Hans Jørgen Petersen. D. $23/3$ Kl. 1³⁰ Fmd. vaagnede Føreren og gik op paa Dækket. Petersen var da forsvundet og maa formodes at være faldet over Bord og druknet. Vejret var hele Natten fint med svag Brise af NØ. Da Føreren kom paa Dækket, laa Fartøjet NV. paa Kompasset. Rejsen fortsattes.

446. S/S **Helmer Mørch** af Kjøbenhavn, 2132 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Houston til Aalborg med 3150 Tons Oliekager.

Havareret d. $9/2$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $20/2$ 23.

Fra Kl. 7 Fmd. til Kl. 5 Emd. blæste en Orkan. Skibet tog mange voldsomme Braadsøer over, der forårsagede meget betydelige ovenbords Havarier. Skibet holdtes gaende op imod Vind og Sø indtil Kl. 5³⁰ Emd., da der atter styredes Kurs.

447. S/S **Hengest** af Esbjerg, 722 Reg. T. Br. Bygget 1876 af Jern. Paa Rejse fra Malmø til Hull med 400 Tons Stykgods.

Mistet Ankeret d. $17/12$ 23 paa Humber.

Indberetning til Board of Trade, dat. Hull d. $18/12$ 23.

Kl. 12³⁰ Emd., da H. , der havde Ankeret i Bund, skulde manøvreres ind i Railway Dock, blev Maskinen slaaet langsomt Bak. Herved brækkede Ankerkæden, og Ankeret og 16 Fv. Kæde mistedes.

448. 3^m M/Sk. **Herman Blem** af Rønne, 234 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Fremington til Genua med 353 Tons Ler.

Motoren havareret d. $31/1$ 23 paa River Jan Devon.

Søforklaring i Appledore d. $1/2$ 23.

En halv Time efter, at Skibet var afsejlet fra Fremington, nægtede Motoren at fungere. Skibet blev opankret og senere af S/S »Devonia« indslæbt til Appledore.

449. S/S **Hermod** af Kjøbenhavn, 1949 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Koivusaari til Antwerpen med Props.

Kollideret d. $17/12$ 23 paa Schelde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/4$ 24.

D. $16/12$ Kl. 7³⁰ Emd. fik H. Lods ca. 8 Sm. NØ. for Sehouwenbank Fyrskib, hvorefter Skibet styrede gennem Oost Gat ind paa Schelde. D. $17/12$ Kl. 12⁵⁰ Fmd. saas Lanterneerne fra en modgaaende Damp. H. holdtes i Stb.s Side af Farvandet og passerede klods om Lysbøje Nr. 2. Da den modgaaende Damp — S/S »Yngaren« af Gøteborg — sejlede i samme Side af Farvandet som H., blev H.s Maskine Kl. 1 Fmd. slaaet Halv Kraft; samtidig blev Roret lagt haardt Bb. 2 Minutter senere blev Maskinen stoppet og umiddelbart derefter kastet Fuld Kraft Bak. Da Kollisionen trods denne Manøvre alligevel syntes uundgaaelig, blev Roret skiftet, og Maskinen kastet Fuld Kraft Frem. Inden Maskinen kom i Gang for Frem, tørnede Y. mod H.s Stb.s Bov, der blev beskadiget. H., hvis Forpeak og Nr. 1 Tank lækkede blev af en Bugserdampers slæbt til Terneuse.

Anm. H.s Lanterner brændte klart, og Skibets Manøvrer blev ledsaget af Fløjtesignaler. Fra Y. hørtes kun 3 korte Stød i Dampfløjten kort før Kollisionen.

450. Gl. **Herold** af Vichshafen. Paa Rejse fra Næstved til Hamborg i Ballast.

Grundstødt d. $16/8$ 23 ved Omø.

Strandingsindberetning, dat. Omø d. $18/8$ 23.

Kl. 10³⁰ Fmd. drev H., der laa opankret, som Følge af haard Kuling af SV., ind paa Grunden S. for Omø. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

451. Jt. **Hilda** af Thisted. Paa Rejse fra Thisted til Havnø i Ballast.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $18/5$ 23 i Kattegat.

Søforhør i Thisted d. $7/6$ 23.

Da H. befandt sig ca. 3 Sm. Ø. for Als Odde, blev Sømand Jens Rasmussen af Thisted under en haard Byge af NØ. slaaet over Bord af Gaffelen. Det lykkedes ham at faa fat i Prammen, der slæbte agter og i en Line, der blev kastet ud til ham; men under Forsøget paa at hale den overbordfaldne langs Skibet, mistede han Taget og gik til Bunds.

452. Bk. **Hinschenfelde** af Hamborg, 1400 Reg. T. Br. Bygget af Jern. Paa Rejse fra Cuxhaven til Frederikshald (Norge) i Ballast.

Strandet d. $24/12$ 23 ved Jyllands V.-Kyst.
Strandingsforhør i Blokhuis d. $26/12$ 23, $2/1$, $16/1$ og $20/6$ 24. Strandingsindberetning, dat. Nørresundby d. $13/1$ 24.

Efter at Skibet under forudgaaende Dages haarde Snestorme havde mistet sine Sejl og var blevet ganske overiset, strandede det d. $21/12$ Kl. 6^{15} Emd. under Snetykning ved Kvanbækkens Udløb ca. 300 m fra Land. Fra Skibet blev der i Løbet af Natten flere Gange afgivet Nødsignal, som dog først blev observeret d. $25/12$ om Morgenen. Kl. 9 Fmd. blev Besætningen bjergtet i Land af Redningsbaaden fra Blokhuis.

453. S/S **Hjortholm** af Kjøbenhavn, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

a) Paa Rejse fra Libau til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $31/3$ 23 i Sundet. Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/5$ 23.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $5/5$ 23.

Kl. 7^{16} Fmd. passeredes Nordre Røse tæt om Bb. Herfra styredes retv. N. 29° V. Vejret var taaget. Kl. 7^{45} grundstødte H. paa SV. Siden af Middelgrunden. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Ladningen var lægtret blev H Kl. 7 Emd. slæbt af Grunden af Bugserbaaden »Sejrø«. Næste Dags Morgen gik H ind i Kjøbenhavns Frihavn.

b) Paa Rejse fra Maryport (England) til Kjøbenhavn med 1000 Tons Koks.

Strandet d. $24/12$ 23 paa Jyllands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. $29/12$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $24/1$ 24.

Kl. 1^{30} Emd. pejledes Hirshals Fyr i SSØ. i 4 Sm.s Afst., hvorefter der styredes ØNØ. Kl. 4^{50} Emd. pejledes Højen Fyr i SSØ., giss. Afst. 4 Sm. Kl. 5^{40} Emd. ændredes Kursen til Ø. og Kl. G Emd. ændredes til Ø.t.N. Kl. 6^{15} Emd. saas Skagen Fyr i misv. S.t.V. Det blæste da Snestorm af ØNØ., og Maskinen holdtes gaaende for halv Kraft. Kl. ca. 7^{35} Emd. kom Skibet ind i en stærk Brænding. Roret blev lagt haard Stb., og der blev slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen. Straks efter begyndte Skibet at hugge i Bunden og at dreje N. over, men uden at gøre Fart. Efterhaanden faldt det V. over, idet det stadig huggede haardt i Bunden. Da man var klar over, at Skibet ikke kunde bringes flot, holdtes Maskinen gaaende for fuld Kraft for at sætte Skibet saa højt op paa Grunden, som muligt med Agterenden mod Vind og Sø. Kl. 8^{07} Emd. stoppedes Maskinen. I Løbet af Natten drejede Skibet langsomt rundt, saa det kom til at stævne Ø. Der blev hele Natten afgivet Nødsignaler. Skibet huggede vedblivende haardt i Grunden og tog svær Braadsøer over, der foraarsagede Havari paa Dækket, fyldte Kahyt, Kamre og Gange og bortskyllede Dækslasten. Skibet blev efterhaanden helt overiset og laa med stærk Bb.s Slagside. D. $25/12$ Kl. 1 Fmd. vistes Signal fra Land, at H. var observeret. Kl. 3 Fmd. kom Redningsbaaden ud og bjergede hele den stærkt forkomne Besætning, der landsattes Kl. 4 Fmd. i Skagen. H. blev senere taget af Grunden og indbragt til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at det paa Grund af Snestormen var vanskeligt at faa nøjagtige Pejlinger.

454. M/Ff. **I. C. Dykjær** af Esbjerg, 11 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $19/10$ 23 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Bjerregaard d. $20/10$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $9/1$ 24.

Da Fartøjet befandt sig $1/4$ Sm. N. for Gødehns Munding tæt under Land. havarede Motoren, saa ledes at den kun kunde gaa med halv Kraft. Vinden var da S.-lig, frisk Brise, og Vejret diset. Da Fartøjet nu ikke kunde avancere S. efter mod Vind og Strøm, forsøgtes det at komme ind i Ringkjøbing Fjord gennem Gødehus Udløb. Under Forsøget herpaa grundstødte I. C. D. ved Middagstid i Gødehus Munding, kom flot ved Højvande Kl. 9 Emd., men drev saa N. efter. Ankeret blev kastet, men Fartøjet blev af Vind og Sø ført indefter og grundstødte atter Kl. 10 Emd. ca. 60 m fra Land. Besætningen — ialt 2 Mand — blev bjergtet af en Fiskerjolle fra Land.

455. Gl. **Ida** af Thurø, 86 Reg. T. Br. Bygget 1786 af Eg. Paa Rejse fra Lybæk til Helsingør med 150 Tons Kalisalt.

Sprunget læk d. $9/10$ 23 i Østersøen søgt Nødhavn.

Søforklaring i Ystad d. $18/10$ 23.

Kl. 7 Emd., da I. befandt sig tæt under Land mellem Warnemünde og Darsserort, sprang Vinden til NV. og friskede til orkanagtig Storm. Skibet, der maatte holdes under haardt Sejlpres for at sejle klar af Land, arbejdede stærkt i Søen og sprang læk. D. $10/10$ Kl. 2 Fmd. var I. tværs af Møens Fyr. Det blæst« nu Orkan og Skibet tog meget Vand over. Da Skibet ikke kunde holdes læns, styredes mod den svenske Kyst for at Bøge Nødhavn eller sætte Skibet paa Grund. Kl. 4 Fmd. fik I. Assistance af nogle svenske Fiskere, der hjalp til med at pumpe. Kl. 12 Md. ankom I. til Ystad.

456. M/Sk. **Ilse** af Aabenraa. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Drammen til Odense med 184 Tons Papirmasse.

En Mand faldet over Bord Og druknet d. $24/8$ 12 i Skagerak.

Søforklaring i Lysekil d. $3/9$ 23.

Kl. 3^{45} Emd., da I. befandt sig paa $58^\circ 20'$ N. Brd. $9^\circ 20'$ Ø. Lgd., faldt Matros Wilhelm Kaven af Lybek over Bord fra Kahytstaget paa Grund af en svær Overhaling. Der blev straks kastet en Redningskrans ud til ham, og Skibet blev hurtigt vendt; men inden man naaede hen til Ulykkesstedet, var den overbordfaldne forsvundet. Vinden var VSV., stiv Kuling med høj Sø. Kl. 5^{20} fortsattes Rejsen. I. fik senere paa Rejsen Havari paa Riggen og søgte paa Grund af haardt Vejr Nødhavn i Lysekil.

457. M/Sk. **Immanuel** af Læsø, 19 Reg. T. Br.

Grundstødt og forlist d. $17/10$ 23 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. d. $18/10$ 23 med Paategning af $26/10$ 23.

I. grundstødte Kl. 11 Emd. S. for Hornbæk Havn. Besætningen bjergedes i Land af Fiskere fra Hornbæk. Fartøjet blev Vrag.

458. M/Kv. **Immanuel** af Assens, 23 Reg. T. Br. Bygget 1866 af Eg.

Drevet paa Grund d. $24/12$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, (udateret).

D. $24/12$ opankredes I. paa Ebeltoft Red. I Løbet af Aftenen blæste det op til Snestorm af NV. Begge Skibets Ankerkæder brækkede, hvorpaa det ved Midnat drev paa Grund ved Inderhagen i Ebeltoft Vig. Besætningen bjergedes af et Fiskerfartøj fra Ebeltoft. I. blev senere indbjerget til Ebeltoft.

459. S/S **Inge Mærsk** af Svendborg, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Skien til Alexandria med 2200 Tons Nitrat.

Kolli deret d. $19/6$ 23 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade, dat. Weymouth d. $19/6$ 23.

Da I. M. befandt sig ca. $1/2$ Sm. VSV. for Portland Bølgebryder saas ca. 6 Str. om Styrbord en britisk Destroyer. Vejret var paa det paagældende Tidspunkt taaget. Da der ikke var tilstrækkelig Plads til at gaa agter om Destroyeren, blev Roret lagt Stb., og samtidig blev der givet 2 Stød i Dampfløjten. Kort efter blev Maskinen stoppet, og da Destroyeren nu var ret for Boven af I. M. blev Bb.s Anker kastet, Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og 3 Stød afgivet med Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede I. M. med Stævnen mod Destroyeren midtskibs. I. M. fik ved Kollisionen en mindre Beskadigelse af Boven og Stævnen.

460. S/S **Ingeborg S** af København, 1740 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Kaskø i Ballast.

Grundstødt og forlist d. $21/10$ 23 ved Finlands V.-Kyst.

Indberetning fra Gesandtskabet i Helsingfors. Søforklaring i Bjørneborg d. $29/10$ 23. Kondemnationsakt udstedt i Bjørneborg d. $12/11$ 23. Forlisanmeldelse, dat. København d. $30/11$ 23. Søforhør i København d. $28/11$ 23.

Kl. 12^{25} Emd. grundstødte I. S., der holdtes gaende udenfor Kaskø for at afvente Lods, paa et Skær S. for Yttergrund. Vejret var diset. Det forsøgte at manøvrere Skibet af Grunden, men uden Held. Da Skibet som Følge af Grundstødningen var blevet læk, rekvireredes Assistance. Da Vandet trods uafbrudt Pumpning stadig steg i Maskinrummet, og Skibet huggede haardt i Grunden, blev Besætningen med Undtagelse af Føreren, Styrmandene og Maskinmestrene sendt i Land med en Lodsbaad, der var kommet til Stede. Kort før Midnat ankom 2 Bjergningsdampere. Med disse blev der sluttet Kontrakt om Bjergning af I. S. I Løbet af Natten til d. $22/10$ friskede Vinden op fra SØ. og Skibet, der i nogen Tid havde staaet fast i Grunden, begyndte at hugge haardt igen. Da det maatte befrygtes, at det vilde blive umuligt at komme fra Skibet, dersom Vinden tiltog i Styrke, blev Styrmandene og Maskinmestrene om Morgenen d. $22/10$ sendt om Bord i en af Bjergningsdamperne. I Løbet af Dagen blæste det op til Storm af SØ. D'a Skibet om Eftermiddagen truede med at synke, gik Føreren i Jollen og blev taget om Bord i Bjergningsdampere. Besætningen blev senere landsat i Råfsö. Skibet blev Vrag.

461. M/Jt. **Inger** af Frederikssund, 101 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal og Fyr. Under Ophold i København.

Paasejlet d. $11/8$ 23 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $16/8$ 23.

KL 11 Emd. blev I., der laa fortøjet ved Kajen, paasejlet af Bugserbaaden »Neva«, der var ved at assistere S/S »Hermod« til Bolværket agten for I. I. blev læk som Følge af Paasejlingen og fik forskellige ovenbords Havarier.

462. Evert **Inger** af Brunsbüttelkoog, 39 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aabenraa til Rendsborg i Ballast.

Grundstødt d. $30/8$ 23 ved Fyens V.-Kyst.

Politirapport, dat. $31/8$ 23.

Kl. 8^{30} Fmd. strandede I., der under den foregaaende Nats Storm havde mistet en Del Sejl tilligemed to Ankre og Kæder, ved Sønderaaby. Der blev afgivet Nødsignaler, men først d. $31/8$ om Formiddagen da Vejret var roligt, blev man fra Land opmærksom paa Skibet. I. blev Kl. 7 Emd. bragt flot af Dampbaad »Turisten« og indstøbt til Assens.

463. 2^m Kt. **Ingrid** af Trangisvaag, 61 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Havareret d. $23/4$ 23; en Mand dræbt.

Søforklaring i Reykjavik d. $3/5$ 23.

D. $23/4$ pejledes Thorlakhshøfde i dev. NØ.tØ. Vinden var SØ., frisk Kuling. Kort efter at der var stukket et Reb i Sejlene, knækkede Fokkestangen; Roret blev straks lagt op, men umiddelbart efter brækkede Stormasten faa Meter over Dækket. I Faldet ramte Masten Bedstemanden Joen Kollsey, det dræbtes paa Stedet og blev slaet over Bord. Liget af den forulykkede blev bjerget om Bord. I. blev indstøbt til Vestmannøerne.

464. S/S **Invernes** af London. Paa Rejse fra København til Sverige i Ballast. Grundstødt d. $1/5$ 23 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsberetning, dat. d. $12/5$ 23.

Kl. 6^{45} Fmd. grundstødte I. i taaget Vejr ved Helligpeder. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

465. 2^m M/Ff **J. P. Kongsbak** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg i Ballast.

Forlist d. $\frac{30}{8}$ 23 i Esbjerg Havn.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{5}{9}$ 23.

Kl. 5 Emd., da J. P. K. befandt sig tæt udenfor Indsejlingen til Fiskerihavnen, sprang Rorkæden.

Det blæste paa dette Tidspunkt haard Storm af SV. Fartøjet blev af Vind og Sø kastet imod og ind over den søndre Mole, der var helt oversvømmet. Det forsøgtes nu at ankre, men Kæden knækkede, og Fartøjet blev kastet haardt mod den sønder Mole, hvor det fik Bunden slaaet ud og sank i Løbet af $\frac{1}{2}$ Time. Besætningen bjergede sig i Land i Jollen.

466. S/S **Jan** af Kjøbenhavn, 1739 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Tarafa (Cuba) til Montreal med 2750 Tons Sukker.

Grundstødt d. $\frac{16}{5}$ 23 ved Canadas Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade, dat. Montreal d. $\frac{28}{5}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{10}$ 23.

Kl. 6⁴⁰ Fmd. var J. tværs af Wood Island Fyr i 3 Sm.s Afst. Kl. 6⁵⁸ grundstødte J. paa Indias Rock.

i Northumberland Straits. Skibshunden under Forpeak og Nr. 1 Lastrum blev stærkt beskadiget, saa at Forlasten fyldtes i Løbet af 3 Timer, medens Forpeaken fyldtes i Løbet af Dagen. D. $\frac{20}{5}$ om Morgenen ankom en Bjergningsdamper til Stedet, og d. $\frac{21}{5}$ Kl. 6⁵⁰ Fmd. begyndte denne at pumpe fra J. Kl. 7²⁵ Fm. blev J. slæbt af Grunden, og Dykkere gik i Gang med at tætte Bunden. Kl. 8³⁰ Emd. fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var diset Vejr og Strømsætning.

467. M/S **Java** af Kjøbenhavn, 6869 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Le Havre til Aarhus med ca. 5600 Tons Soyabønner og Stykgods.

a) Grundstødt d. $\frac{18}{11}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst. b) Brand om Bord d. $\frac{20}{11}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{11}$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{3}{1}$ 24.

Kl. 5⁰² Emd. rundede J. Moselgrunden Lysbøje. Vinden var da SSV., stiv Kuling, og Vejret fyrklart.

Sletterhage Fyr pejledes i retv. N.76°V., og der styredes retv. N.78°V. i Fyrvinklen med 2 hvide Blink for at passere mellem Sletterhage og 7,5 m Grunden. Kl. 5⁶⁰ Emd var Hjelm Fyr i retv. N.62° Ø., og Sletterhage Fyr i retv. N.78°V. Kursen ændredes da til retv. N.84°V. Kl. 5⁵⁵ Emd. kom J. ind i Sletterhage Fyrs hvide, faste Vinkel; 5 Minutter senere viste Fyret rødt Et-Blink, og samtidig tog Skibet Grunden og stod fast. Sletterhage Fyr pejledes nu i retv. N.68°V. og Hjelm Fyr i retv. N.72° Ø. Efter at For- og Agterpeaken var lænset, manøvreredes med Maskinerne til Kl. 11 Emd. for at faa Skiltet flot, men uden Held. D. $\frac{19}{11}$ var Vinden SSV. og Vejret byget. Kl. 2³⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Ymer«, der forsøgte at slæbe J. af Grunden, men uden Resultat. Kl. 7⁵⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen »Kattegat«, der ligeledes forgæves forsøgte at trække J. af Grunden. J.s Bb.s Bovanker og et Reservebovanker blev nu ført ud som Varp. Kl. 8¹⁰ Emd. ankom Bjergningsdamperen »Svava« til Assistance. I Løbet af Dagen var en Del af Ladningen fra Nr. 4 og 5 Lastrum blevet lægtret. Kl. 9²⁵ Emd. forsøgtes paany at faa Skibet af Grunden ved at hive paa Varpene, samtidig med at K. og S. slæbte, men stadig uden Held. Kl. 9⁴⁰ Emd. ankom Bjergningsdamperen »Viking«, der satte Slæber i J. Losningen, der foregik med Mandskab fra Land, fortsattes til d. $\frac{20}{11}$ Kl. 1 Fmd. da Lugerne til-dækkedes paa Grund af daarligt Vejr. Kl. 7³⁰ Fmd. fortsattes Losningen, der vedvarede hele Dagen.

Kl. 8⁵⁰ Emd. opdagedes det, at der var Ild i Nr. 6 Underlast. Luger og Luftrør til Lasten tildækkedes, efter at Sprøjteslangen var ført ned; samtidig aabnedes for Soventilen til Nr. 6 Underlast, og der førtes Damp til Lastrummet. Fra K. førtes endvidere to svære Slangere ned i Lasten, og der sprøjtedes nu for fuld Kraft indtil Kl. 11 Emd., da der skete en Eksplosion, hvorved Luger og Presseninger sprængtes. S. blev nu tilkaldt og deltog i Slukningsarbejdet. D. $\frac{21}{11}$ Kl. 20⁵ Fmd. var Nr. 6 Underlast fuld af Vand. og Ilden syntes slukket, hvorfor alle Pumper stoppedes. Kl. 2³⁰ Fmd. viste der sig at være Ild i nogle Thekasser paa Nr. 6 Mellemdæk. Slukningsarbejdet genoptoges, og Kl. 3⁵⁰ Fmd. var Ilden slukket over alt. Der lænsedes nu fra Nr. 6 Lastrum med K.s og J.s egne Lænsemidler, og samtidig fortsattes Losningen i Lægtene. Losningen fortsattes til d. $\frac{22}{n}$ Kl. 8⁵⁰ Fmd., da J. begyndte at bevæge sig. Der blev nu hevet paa Varpene, og Kl. 9⁰⁵ Fmd., kom Skibet flot. Der var da lægtret ialt 1348 Tons J., der var tæt, fortsatte Rejsen og ankom til Aarhus Kl. 12 Md.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen maa efter det oplyste antages at være, at man for at gaa vel klar af den sydlige 7,5 m Grund har Koldt for meget N. over, saaledes at Skibet løb paa den nordlige 7,5 m Grund. Branden formodes at være opstaaet ved uforsigtig Omgang med Ild og Lys i Lastrummet.

468. M/Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 36 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Karlskna med Brændselolje.

Grundstødt og forlist d. $\frac{19}{1}$ 23 ved Sveriges SØ.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning, dat. Malmø d. $\frac{22}{1}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{15}{3}$ 23.

Kl. 4 Fmd. passeredes Sandhammeren, og Kursen saltes efter Hanø. Ved Middagstid begyndte det at friske op fra SV. med Snetykning. Da Hanø Kl. 4 Emd. endnu ikke var kommet i Sigte, holdtes ud fra Land. Kl. 10 Emd. gik Motoren pludselig i staa og samtidig blæste Storsejlet ud af Ligene. Vinden var nu frisket til Orkan. Da det ikke lykkedes at faa Motoren i Gang igen, blev Skibet holdt af for Vejret for en Stagfok. Medens Skibet nu blev holdt NØ. over blussedes flere Gange efter Hjælp. Kl. 11³⁰ Emd. grundstødte J. paa Sydsiden af Tjurko udfor Karlskrona. Bb.s Anker kastedes. Da Skibet hurtigt fyldtes, forsøgte Besætningen at gaa i Jollen; men det var ikke muligt at faa Jollen sat i Vand. D. $\frac{20}{1}$ Kl. 8 Fmd. blev Besætningen bjerget af Fiskere fra Tjurko. Skiltet blev Vrag.

469. M/S **Johanne Margretha** af Nyborg. Paa Rejse fra Burntisland til Thisted med Kul og Koks.

Mistet Dækslast d. $\frac{19}{10}$ og grundstødt d. $\frac{20}{10}$ 23 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Thisted d. ²⁴/₁₀ 23.

D. ¹⁹/₁₀ Kl. 5³⁰ Fmd. tog Skibet en svær Braadsø over, der bortslog Forstötningen til Dækslasten, der derefter blev skyllet over Bord. D. ²⁰/₁₀ Kl. 6¹⁵ Fmd. fik J. M. Lods ved Thyborøn og styrede efter Lodsens Anvisning ind paa Limfjorden. Kl. 6⁵⁰ Fmd. tog Skibet Grunden i Sælhundeholmsløbet og blev staaende fast. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 4 Emd. blev J. M. trukket af Grunden af S/S »Vestkysten«.

470. M/Jt. **Johannes** af Kjøbenhavn, 49 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Karlskrona med Olje og Benzin.

Strandet og forlist d. ¹⁹/₁ 23 ved Sveriges S.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø. Søforklaring i Karlskrona d. ²⁶/₁ 23. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. ²⁰/₄ 23.

Efter d. ¹⁹/₁ Kl. 1 Emd. at have passeret Sandhammaren sattes Kursen efter Hanø. Vinden var SV., frisk Kuling. Vejret Sneykning. Kl. 10 Emd. stoppede Motoren pludselig. Det blæste nu orkanagtig Storm. Da Sejlene havarerede, forsøgtes det at faa Motoren i Gang igen, men uden Held. Da Søen brød haardt ind over Skibet, blev Stagfokken sat, og Skibet holdt af for Vejret, idet der styredes NØ. Kl. 10³⁰ Emd. tørnede Skibet haardt mod Grunden udenfor Tjurkø ved Karlskrona, huggede flere Gange haardt mod Bunden og fyldtes. D. ²⁰/₁ Kl. 3 Fmd. blev Dækslasten og Jollen slaet over Bord af en Sø. Kl. 8 Fmd. blev Besætningen bjerget af Fiskere fra Tjurkø. Skibet blev Vrag.

471. Gl. **John** af Stockevik (Sverige), 89 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lysekil til Hamborg med 408 Kasser Spiritus.

Strandet og forlist d. ⁴/₃ 23 ved Møens Klint.

Strandingsindberetning, dat. d. ¹²/₃ 23.

Kl. 12³⁰ Fmd. strandede J. i taaget Vejr ved Hellehavns Nakke, NV. for Fyret ca. 100 m fra Land. Besætningen og Passagererne — ialt 4 Mand — bjergede sig i Land i Skibets Baad. Skibet blev Vrag.

472. S/S **Jungshoved** af Kjøbenhavn. 3841 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn med Stykgods.

Kollideret d. ¹⁶/₂ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ⁹/₃ 23.

Ved Ankomsten. Kl. 1 Emd., til Kjøbenhavn var J. assisteret af Slæbedamperen »Stærkodder«, der havde en Trosse fra J.s Forskib. Vinden var Ø.-lig, flovt, Vejret klart. Ved Manøvreringen til Kajen kom S. i Klemme mellem J. og en svensk Damper »Stegeborg«, der var ved at forhale. »Stærkodder« og »Stegeborg« fik begge mindre Skader ved Kollisionen.

473. Uddybningsmaskine **Jupiter II** af Kjøbenhavn, 140 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Jern.

Kedlen sprængt d. ²⁸/₇ 23 i Kjøbenhavns Havn; 4 Omkomne.

Forhør i Kjøbenhavn d. ³¹/₇, ¹²/₁₀, ³/₁₁, ¹⁸/₁₂, 23.

Kl. 10 Fmd., da J. II var beliggende ved N. C. Monbergs Plads, sprængtes Skibets Kedel, der var under Opfyring. Ved Sprængningen blev Forbrændingskammerets Topplade trykket ned, og Inderrørpladen sprængt langs de øvre Kedelrørshuller. Fire Mand, hvoriblandt Kedlens Betjeningspersonale, der i Sprængningsøjeblikket befandt sig i Uddybningsmaskinens Kedel- og Maskinrum, blev stærkt skadede af den udstømmende Damp, og afgik som Folge heraf alle senere ved Døden.

Anm. 1. De omkomne var Værkfører A. J. Rasmussen, Arbejdsmand Chr. Hansen, Arbejdsmand A. V. Sørensen og Tømrer C. F. J. Baerens, alle af Kjøbenhavn.

Anm. 2. Efter det ved den i Anledning af Kedelsprængningen iværksatte Undersøgelse oplyste maa det antages, at Sprængningen er hidført ved uforsvarlige Dispositioner fra Kedelbetjenings Side, idet det er godtgjort, at Kedlens Sikkerhedsventil har været afsproset under Opfyring.

474. M/S. **Jutlandia** af Kjøbenhavn, 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nørre Sundby i Ballast.

Mistet Ankrene d. ¹⁶/₁₂ 23 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₁₂ 23.

Kl. 6²² Emd. passeredes tæt om Lappegrundens Fyrskib. Skibet gik kun for Stb.s Maskine, da den Bb.s ikke var manøvreedygtig. Vinden var NV., stormende Kuling, og Vejret byget. Kl. 7³⁰ Emd., da J. befandt sig ca. 18 Sm. N. 30° V. for Lappegrundens Fyrskib, nægtede Skibet at styre og faldt Bb. over. Det forsøgtes at dreje helt randt Bb. over, men da Skibet laa NØ., drejede det ikke mere. For ikke at komme for nær ved Svenskekysten, blev der slaet Fuld Kraft Bak paa Stb.s Maskine. Denne nægtede imidlertid at starte, hvorfor begge Ankere straks blev kastet med 105 Fv. Kæde paa Bb.s og 10 Fv. paa Stb.s Anker. Som Følge af Stormen og den haarde sydgaaende Strøm, blev Skibet drevet ind mod Kysten ved Sofiero, og da Stb.s Maskine Kl. 10¹⁵ Kind. meldtes klar, forsøgtes det at hive begge Ankere ind igen. Det lykkedes dog kun at faa Stb.s Anker hjem. Bb.s Anker kunde ikke bjerges paa Grund af den haarde Strøm og Skibets voldsomme Giringer. J. drev nu i SØ.-lig Retning og for at holde klar af Kysten maatte der stadig manøvreres med Stb.s Maskine. Stormen tiltog i Styrke, og J. drev stadig nærmere mod Kysten. D. ¹⁷/₁₂ Kl. 3 Fmd. i en haard Byge, brækkede Bb.s Ankerkæde og Ankeret med 120 Fv. Kæde mistedes. Stb.s Maskine blev slaet Fuld Kraft Frem, og Kursen sattes SV. for at søge Læ S. for Helsingør. Skibet nægtede imidlertid at dreje op imod Vinden og blev drevet frem i S.-lig Retning. For ikke at drive ind paa Hveen ankredes Kl. 3⁵⁵ Fmd. 2 Sm. N. for Hveen Fyr. Da det viste sig, at Skibet drev hurtigt mod Hveen, gjordes klar til at lette, men da Kæden blev hevet ind, opdagedes det, at denne var brækket og Ankeret med 75 Fv. Kæde gaet tabt. Kursen blev da sat Ø. om Hveen og mod Kjøbenhavn. Kl. 6⁵⁰ Fmd. ankom Bjergningsdamperen

»Kattegat«, der efter flere forgæves Forsøg fik Forbindelse med J. og slæbte Skibet ind til Københavns Red, hvorfra J. af 2 Bugserbaade Kl. 10²⁰ Emd. mdlæbtes ? Havnen.

475. S/S **Kasan** af Esbjerg, 1115 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Esbjerg med Kul og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{1}{12}$ 23 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{12}$ 23.

Kl. 7 Fmd. passeredes Graadyb Barre Lystønde. Da K. var naaet til Sanoddens Lysbøje bemærkedes det, at de grønne Lanterner paa Havnemolen ikke var hejst, hvilket er Signal for, at intet udefra kommende Skib maa løbe ind i Havnen; da der ingen Dokflag var hejst og ingen Skibe saas i Dokshusene, antog man, at de grønne Lanterne var taget ned for at skiftes med Dagsignalet. K. fortsatte derfor indefter. Samtidig blev Signalmasten skjult af en Taagebanke. Da Kursen blev ændret mod Havnen, saas en udgaaende Damper lige udenfor Slusen. K. gav et Stød i Dampfløjten og gik frem for fuld Kraft for Bb.s Ror tæt over mod Lededæmningen. Da det modgaaende Skib — S/S »Gertrud Salling« af Flensborg — drejede Bb. over, blev K.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; samtidig blev der givet 3 Stød i Dampfløjten. K. var omtrent stoppet, da G. S. tørnede mod K.s Bb.s Side udfør Nr. 2 Last. K. fik ved Kollisionen et Hul paa ca. 3 Fods Bredde fra Dækket, til Vandlinien og Ladeportene bøjet ind. Kl. 8³⁰ Fmd. blev K. fortøjet paa anvist Losseplads.

476. Gl. **Klara** af København. 55 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Karlskrona.

Grundstødt d. $\frac{9}{9}$ 23 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{11}{9}$ 23.

Kl. 10 Emd. grundstødte K. i klart Vejr paa Sydsiden af Øen Getskär SØ. for Karlskrona. Skibet blev i stærkt beskadiget Stand d. $\frac{10}{9}$ Kl. 5⁵⁰ Emd. bragt flot.

477. S/S **Knud** af København, 3753 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra St. John til Genua med 5594 Tons Hvede.

Havareret i Dagene $\frac{18}{2}$ - $\frac{23}{2}$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Genua d. $\frac{22}{3}$ 23.

D. $\frac{18}{2}$ opdagedes mindre Lækage i Forpeaken og Nr. 1 Lastrum. Lækagerne blev tætnet. Skibet arbejdede haardt i Søen. Kl. 11³⁰ viste det sig, at der var en Læk i Stb.s Bunker. Lækagen tætnedes saa godt det lod sig gøre. D. $\frac{22}{2}$, da K. befandt sig paa 42°06' N. Brd. 43°48' V. Lgd., blæste det Orkan af VNV. med meget høj Sø. Kl. 1¹⁵ Emd. tog Skibet en So over Bakken, hvorved foraarsagedes forskellige ovenbords Havarier; Stb.s Jolle ødelagdes. Forpeaken viste sig paany at være blevet læk. D. $\frac{23}{2}$ viste det sig, at der var Lækager ved Lugekarmene til Nr. 1, 2, 3 og 5 Lastrum, samt at Ladningen havde forskudt sig til Bb. Ladningen blev lempet over igen og Rejsen fortsattes. D. $\frac{5}{3}$ ankom K. til Gibraltar.

478. M/Ff. **Koivisto** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nord-søen til Esbjerg med 250 kg Fisk.

Grundstødt d. $\frac{1}{5}$ 23 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Aargab d. $\frac{1}{5}$ 23. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{5}$ 23. Strandingsindberetning, dat. $\frac{4}{7}$ 23.

D. $\frac{29}{4}$ Kl. 1 Emd. afsejlede K. fra Fiskepladsen paa Doggerbanke. Kursen sattes Ø. $\frac{1}{2}$ S. og senere Ø.t.S. Vinden var SV. og Vejret klart. D. $\frac{30}{4}$ Kl. 12 Mn. havde Fartøjet efter Loggen udløbet 146 Sm. Vejret havde siden Kl. 12 Md. været usigtbart med Regndis og tæt Taage. D. $\frac{1}{5}$ Kl. 12³⁰ Fmd. grundstødte K. ved Nr. Lyngvig Fyr. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, gik Besætningen Kl. 5 Fmd. i Land.

479. S/S **Kolya** af Cardiff. Paa Rejse fra London til Petrograd med ca. 1400 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{7}$ 23 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Helligpeder d. $\frac{16}{7}$ 23.

Kl. 11³⁰ Fmd.(?) grundstødte K. i taaget Vejr ved Helligpeder. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

480. S/S **Kongstrup** af København, 1293 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{23}{2}$ 23 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{26}{2}$ og $\frac{27}{2}$ 23.

Kl. 10⁴⁰ Emd., da Skibet laa til Ankers paa Elben for Taage og afgav forskriftsmæssige Taagesignaler, blev det paasejlet af Trawler »Gieslher« af Hamborg og fik Stb.s Bov beskadiget. Trawleren fortsatte Rejsen, men sank senere som Følge af den Lækage, den havde faaet ved Kollisionen.

481. S/S **Kronborg** af København, 3525 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

Havareret d. $\frac{24}{12}$ 23 i Novorossisk Havn.

Søforklaring i Helsingborg d. $\frac{2}{2}$ 24. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{14}{10}$ 24. Søforklaring i København d. $\frac{5}{11}$ 24.

Under K.s Ophold i Novoro'sisk blæste det stærk Storm af S. i Dagene fra $\frac{20}{12}$ - $\frac{23}{12}$, hvorunder Skibet flere Gange stødte haardt mod Kajen. Natten mellem d. $\frac{20}{12}$ og $\frac{21}{12}$ sprængtes en Del af K.s Fortøjninger. Natten mellem d. $\frac{24}{12}$ og $\frac{25}{12}$ blæste det Orkan; alle K.s Fortøjninger sprængtes, hvorefter K. — til Trods for at begge Ankre var i Bund — klappedes langs Siden af russisk S/S »Transbalt«, der blev en Del beskadiget ved Kollisionen. Kl. 9 Fmd. sprængtes T.s Agterfortøjninger, hvorved dette Skib drev ud fra Kajen og

pressede K. agter over, saaledes at K.s Agterende tørnede mod en Lægter, som var fortøjet foran for T. Lægteren, som fik nogle Smaahavarier, blev halet bort, hvorefter K. klappede langs Kajen. Kl. 12³⁰ Emd. blev K. med Assistance af Bugserbaad bragt til Ankers paa Reden. Ved Undersøgelse viste det sig, at K. havde faaet en Del forskellige Smaahavarier paa Skroget over Vandet.

482. S/S **Kullen** af Göteborg, 407 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Jern. Ladning: 550 Tons Cement.

Brand om Bord d. 14^{1/3}-15^{1/3} 23 i Aalborg.

Søforhør i Aalborg d. 16^{1/3} 23.

Kl. 4³⁰ Emd., da Indladningen af Cementen var tilendebragt, observeredes Ild i Forlasten. Lugerne blev skalkede for om muligt at kvæle Ilden, der dog greb mere om sig, saaledes at det blev nødvendigt at sprøjte Vand paa. Kl. 8²⁰ Emd. var Ilden tilsyneladende slukket. D. 15^{1/3} Kl. 3 Fmd. begyndte det igen at brænde i Forlasten. Der blev straks sprøjtet Vand paa, og Kl. 7 Fmd. var Ilden slukket, hvorefter Ladningen i Forlasten blev oplosset.

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

483. Bugserdamper **Kurer** af Kjøbenhavn, 37 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Torekov til Gilleleje med Pram »Løke« af Kjøbenhavn (lastet med Sten) paa Slæb.

Grundstødt d. 8^{1/6} 23 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. 12^{1/6} 23.

Kl. 6³⁰ Emd. drev K., der laa til Ankers med Pram »Løke« paa Slæb, som Følge af frisk Kuling af SV. paa Grund paa VSV. Siden af Vrenen (paa 56°26'15" Ø. Brd. 12°35'15" Ø. Lgd.). Begge Fartøjer kom flot uden at have taget nævneværdig Skade.

484. S/S **Laura Mærsk** af Svendborg, 1432 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Reykjavik til Port Alfred (Canada) i Ballast.

Havareret i Isen d. 25^{1/5} 23 paa St. Laurencefloden.

Indberetning til Board of Trade, dat. Quebec d. 5^{1/6} 23. Søforklaring i Hull d. 11^{1/7} 23.

Under Forsøg paa at forcere Isen paa Floden, blev K1.3³⁰ Emd. to Skruerblade slaaet af og de andre to Skruerblade slaaet i Stykker. D. 26^{1/5} fik L. M. Assistance af en Isbryder og blev indslæbt til Gaspé Red.

b) Paa Rejse fra Port Alfred til London, med 2171 Tons Papirmasse.

Kastet over Bord af Dækslasten, havareret d. 24^{1/6} 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Hull d. 11^{1/7} 23.

D. 24^{1/6} blæste det Storm af S. med høj, uregelmæssig Sø. Skibet, der havde faaet Slagside som Følge af, at Dækslasten var blevet vaad, blev drejet til Vinden. Kl. 3⁴⁵ Fmd. tog Skibet en svær Braadsø over, der kastede Baadene ud af Klamperne, hvorved den ene Baad havarerede, og foraarsagede forskellige andre ovenbords Havarier. Da Skibets Slagside tiltog, blev ca. 80 Tons af Dækslasten kastet over Bord.

485. S/S **Lawrence** af Kjøbenhavn, 532 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Antwerpen med 615 Tons Kul.

Grundstødt og forlist d. 16^{1/2} 23 ved Blyth.

Engelsk Strandingsrapport, dat. Blyth d. 19^{1/2} 23. Søforklaring i Newcastle u. T. d. 19^{1/2} 23. Forlis-anmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. 26^{1/2} 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. 27^{1/2} 23.

Kl. 7³⁰ Emd. afgik L. fra Blyth. Det var da Storm af SØ. med høj Sø. Da Skibet kom udenfor Havnen, tørnede det mod Grunden, som Følge af de voldsomme Bevægelser i Søen. Maskinen stoppede pludselig. Regge Ankere blev nu kastet og 70 Fv. Kæde stukket ud. Skibet drev dog med Ankrene ud paa Seaton Sea Rocks, hvor det blev Vrag. Besætningen bjergedes ved Hjælp af Redningsraketapparatet.

486. Gl. **Lichstraal** af Wildervank (Holland). Paa Rejse fra W. Hartlepool til Helsingborg med 85 Tons Koks.

Strandet d. 3^{1/11} 23 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Harboøre d. 4^{1/11} 23. Strandingsindberetning, dat. 2^{1/1} 24.

Som Følge af haard Storm strandede L. kort før Midnat ved Harboøre. Ca. 3 Timer senere blev Besætningen bjerget af Redningsbaaden fra Land.

487. M/S. **Lidsø** af Rødby Havn, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Vejle til Sjællands Odde i Ballast.

Grundstødt d. 12^{1/2} 23 ved Sjællands Odde.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 19^{1/2} 23.

Kl. 10⁰⁵ Emd. passerede L. Lysbøjen paa Sejero Puller. Samtidig overtog Styrmanden Vagten. Herfra styredes misv. ØNØ. 1^{1/2} Ø. Kl. 11³⁰ Emd. grundstødte Skibet paa N. Pynten af Sjællands Odde. D. 13^{1/2} Kl. 8 Fmd. lykkedes det at varpe Skibet af Grunden. L. fik som Følge af Grundstødningen en mindre Lækage i Maskinrummet.

Anm. Søretten udtalte, at der efter det oplyste fandtes at være udvist en uforsvarlig Ligegyldighed fra Styrmandens Side under den sidste Del af Sejladsen, forinden Grundstødningen fandt Sted.

488. S/S **Lilly** af Göteborg. Til Sverige med Koks.

Grundstødt d. 27^{1/3} 23 ved Sprogø.

Strandingsindberetning, dat. Sprogø d. 27^{1/3} 23.

Kl. 4 Emd. observeredes det fra Land at L. var grundstødt ca. 500 m V. for Sprogø S. Bro formentlig paa Grund af Taage. Kl. 4¹⁵ Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

489. 2^m Kt. **Lily** af Gjøv (Færøerne), 64 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Fiskeri i Atlanterhavet.

Kollideret d. $18/4$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $21/4$ 23.

Da L. befandt sig 40 Sm. SØ. for Reykjanes og laa og drev for Bb.s Halse for Storm af SØ., kom en Trawler og lagde sig tæt forude om Bb. for L. Trawleren blev liggende stille uden at tilkendegive at den ikke kunde gaa af Vejen, og der blev tilsyneladende ikke foretaget noget fra Trawlerens Side for at gaa klar af L. til Trods for, at der fra L. blev præjet over til Trawleren. Da Kollisionen syntes uundgaaelig blev Roret i L. lagt op, hvorved det lykkedes L. at komme i Læ af Trawleren, der dog drev ind paa L. og tilføjede dette Skib en Del Skade. L., der var blevet læk som Følge af Kollisionen, sejlede ind til Reykjavik. Trawleren var mærket H. 447 — Hull.

490. S/S **Lindholm** af Kolding, 269 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Island med Stykgods.

Grundstødt d. $20/9$ 23 ved Vestmannøerne.

Søforklaring i Reykjavik d. $22/9$ 23.

Kl. 8^{50} Emd. skulde Skibet efter en Firestregerspejling være 5,5 Sm. fra Vestmanneyjar; kort efter stødte Skibet paa Grund og huggede flere Gange haardt i Grunden. Kl. 11^{25} Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp, hvorefter Rejsen fortsattes.

491. M/Sk. **Lindholm I** af Nørresundby, 58 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg.

a) Paa Rejse fra Nørresundby til Aabenraa med ca. 90 Tons Cement.

Grundstødt d. $14/2$ 23 i Lillebælt; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Fredericia d. $16/2$ 23.

Kl. 2^{45} Fmd. passeredes Æbelø. Vinden var da NØ. og Vejret byget. Kursen sattes herfra V.t.S. Kasserodde pejledes i V.t.N. Vejret blev nu usigtbart paa Grund af Sne. Kl. 3^{30} Fmd. ændredes Kursen til V. $1/2$ S. Loddet holdtes stadig gaaende. Kl. 4^{30} Fmd. grundstødte Skibet i Flaskebugt og huggede haardt i Bunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, og da det laa meget udsat, rekvireredes Assistance fra Fredericia. Efter at en Del af Ladningen var lægret og en Del kastet over Bord, lykkedes det Kl. 9^{15} Emd. at bringe Skibet flot med Assistance af nogle Motorbaade. L. I., der var blevet læk som Følge af Grundstødningen, gik ind til Fredericia som Nødhavn.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn.

Kollideret med Langebro d. $9/7$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/7$ 23.

Kl. 8^{30} Fmd. passeredes Knippelsbro. Skruen blev da slaet fra og Skibets Fart var herefter 3 Knob. Da L. havde passeret Tyske Plads, blev Signalet for Gennemsejling af Langebro hejst. L. styrede nu med langsom Fart mod Broen og var naaet hen i en Afstand af 20—30 m fra Broen, da der pludselig blev hejst Stoppsignal fra Broen. Samtidig aabnedes Broen. I L. blev Motoren kastet Fuld Kraft Bak, men det var ikke muligt at faa Skibet stoppet paa den korte Distance. L. fik Spydet ind i Broens Rækværk og fik derved Spydet brækket.

492. M/Ff. **Lizza** af Esbjerg, 26 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Strandet og forlist d. $19/12$ 23 ved Jyllands V.-Kyst.

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

D. $16/12$ Kl. 4 Emd. lettede L. fra Ankerpladsen 48 Sm. V.t.N. $1/2$ N. af Vyl Fyrskib. Det blæste stiv V.-lig Kuling. Der styredes Ø.t.S. $1/2$ S. Efter at have udløbet 7 Sm. kom Motoren i Uorden. Det viste sig, at Krumtapplejet havde varmet, hvorved Metallet var smeltet og delvis var løbet ned i Smøregangene, saaledes at Motoren foreløbig var ubrugelig. Der styredes nu for Sejlene ØSØ. D. $17/12$ Kl. 6 Fmd. ændredes Kursen til NØ., da Vyl Fyrskib ikke var kommet i Sigte og da Lodskuddene viste, at Fartøjet var for S.-lig. Det blæste nu stiv Kuling af NV. Kl. 10 Fmd. loddedes 10 m, hvorfor der ankedes. Kl. 2 Emd. sprang Ankertovet. Skibet lagdes SV. over, indtil man havde 7 m Vand. L. opankredes da paany. D. $18/12$ Kl. 4 Fmd. fik man Kending af Røde Kliff i SØ. og Hornum Fyr i S. Der arbejdedes stadig paa at faa Motoren gjort brugbar, men uden Held. Kl. 8 Emd. sprang Ankertovet, og Fartøjet drev nu mod Land, idet der jævnlig afbrændtes Blus. D. $19/12$ Kl. 5^{45} Fmd. strandede L. ved Rantum paa Sylt. Besætningen bjergedes med Assistance af Folk i Land. L. blev Vrag.

493. M/Jt. **Ludvig** af Korsør, 20 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Korsør til

Haderslev med Byg.

En Mand slaet over Bord og druknet d. $16/1$ 23 i Farvandet Syd for Fyn.

Forhør i Haderslev d. $10/2$ 23.

Da L. befandt sig omtrent midt mellem Store-Svelmø og Bjørnø under Krydsning vestover i Farvandet, friskede Vinden til haard Kuling og VNV., hvorfor Storsejlet blev firet af. Kort efter blev den ene af de to ombordværende Personer, Einar Hansen af Korsør, der var gaaet om i Læ af Sejlet, ramt af Gafflen og slaet over Bord. Føreren kastede straks en Redningskrans ud til den overbordfaldne; men inden Skibet kunde blive vendt og komme tilbage til Stedet, hvor Ulykken var sket, var den overbordfaldne forsvundet. Efter nogen Tids forgæves Søgen, blev L. opankret ved Ihlholmen.

494. M/Ff. **Lykkens Prøve** af Esbjerg, 17 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

Borteblevet. 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $13/11$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $27/2$ 24.

D. $6/10$ 23 afgik L. P. fra Esbjerg for at fiske i Nordsøen. Siden er intet hørt til Fartøjet udover, at Overdelen af L. P.s Styrehus er drevet i Land ved Højen. Fartøjet formodes at være forlist med Mand og Mus under Stormen d. $9/10$ 23.

Anm. L. P.s Besætning bestod af Føreren Niels Peder Nielsen samt Fiskerne Peter Chr. Nielsen, Mathias Nielsen og Christen Christensen Peder Sørensen, alle af Esbjerg.

495. Dæksbaad Lykkens Prøve, 4 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. $16/11$ 23 i Kattegat.

Søforhør i Kalundborg d. $11/6$ og $18/6$ 24.

Kl. 3^{30} Emd. da L. P. befandtsig ea. 1 Sm. fra Land udfor Møllerne paa Vrøj paa Vej mod Havnsø, blev Fisker Hans Olsen af Ulstrup slaet over Bord af en So og druknede. Da det blæste haard Storm af V. med høj Sø, var det ikke muligt at bringe den forulykkede Hjælp. L. P. grundstødte Kl. 8 Emd. ved Vindehilde Bjerge.

496. 4^m Sk. **Lynæs** af Svendborg, 324 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Brännfors med 175 Str. Træ.

Havareret d. $10/10$ 23 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $16/10$ 23.

Kl. 5 Fmd. tog Skibet en svær Braadsø over, som tog en Del af Dækslasten med over Bord. Det blæste da Storm af VNV. med haarde Byger. Da Dækslasten havde forskubbet sig saaledes, at Skibet havde faaet Slagside, blev L. holdt af med Kurs mod Skagen. Kl. 8 Fmd. passeredes Skagens Rev Fyrskib og Kl. 3 Emd. opankredes L. i Læsø Rende. Det viste sig da, at der var 50 Tommer Vand i Skibet. I Løbet af Eftermiddagen og Natten blev der pumpet læns og d. $12/10$ gik L. til Frederikshavn for at faa Lækagen undersøgt.

497. Dæksbaad **Lærken** af Ballen, 17 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Rejse fra Odense til Sejrbugten.

Borteblevet; 2 Omkomne.

Forlisanmeldelse, dat. Samsø d. $6/6$ 23. Søforhør i Tranebjerg d. $2/10$ 23.

Siden Afsejlingen fra Odense d. $6/2$ 23 vides intet om Fartøjet, der formenes forlist med Mand og Mus.

Besætningen bestod af Stenfiskerne Vilhelm Neumann Jensen af Odense og Carl Andersen af Bullerup.

498. S/S **Læsø** af Læsø, 180 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Jærn. Paa Rejse fra Frederikshavn til Læsø med Post, Passagerer og Gods.

Havareret d. $15/1$ 23 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $17/1$ 23.

Da L. Kl. 1^{50} Emd. skulde styres ind i Vesterø Havn, blev Skibet af Strømmen ført over mod vestre Havnemole; da Agterskibet samtidig blev ramt af en svær Braadsø tørnede Skibet med Stb.s Bov mod Molen, hvorved der fremkom en Bule i Boven over Vandlinien.

499. S/S **M. G. Melchior** af Frederikshavn, 1065 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kristiania.

Kollideret d. $14/11$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/11$ og $19/11$ 23.

Kl. 12^{25} Emd. afgik M. G. M. fra Larsens Plads assisteret af en Bugserbaad. Vinden var S., stormende Kuling, og Strømmen haardt nordgaaende. Kl. 12^{27} , efter at Skibet var trukket ud fra Kajen, blev Slæberne kastet los, og Skibet manøvreredes ud mellem de to sydligste Bøjer. Et Minut senere blev der slaet Halv Kraft Frem og Skibet lagt ret i Farvandet. Samtidig saas en stor Damper i Yderhavnen, der styrede indefter. Maskinen blev nu stoppet for at sagne Farten og det sædvanlige Signal for Passage af Toldbodbommen (1 langt Stød i Fløjten) afgivet. Efter at Maskinen havde været stoppet ca. 1 Minut blev der atter slaet Halv Kraft Frem, men da den modgaaende Damper, der viste sig at være S/S »Pacific« af Kjøbenhavn, nærmede sig midt i Farvandet og det skønnedes, at Skibene vilde mødes i Bomløbet, blev Maskinen ca. 1 Minut senere kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 korte Stød i Fløjten. Efter at have bakket ca. 2 Minutter, blev Maskinen stoppet. Umiddelbart efter løb P. mod B.s Bb.s Side ved Forparten af Kahunten, hvorved M. G. M. fik et stort Hul fra Dæk til Vandlinien. M. G. M., der ved Bakmanøveren var faldet noget tværs i Farvandet, blev ved Kollisionen fort noget agterover, hvorved Skibet med Agterenden tørnede mod nogle Lægtare, der laa fortøjet udenpaa en Damper. M. G. M. blev derefter af 2 Bugserbaade slæbt til Larsens Plads og fortøjet.

Ifølge den af P.s Besætning og Lods afgivne Forklaring, var P. for indgaaende med langsom Fart og med Slæbebaad forude. Da Skibet var ud for Karantænestationen, blev der givet et langt Stød i Fløjten som Opmærksomhedssignal for eventuelle Skibe i Inderhavnen. Et Par Minutter efter observeredes M. G. M. for udgaaende. Der blev nu givet et kort Stød i Dampfløjten og fra M. G. M. hørtes straks efter et Fløjtesignal, der opfattedes som et kort Stød. Da M. G. M. syntes at blive i den V.-lige Side af Løbet, gav P. atter et kort Stød. Umiddelbart før P. naaede Toldbodbommen, saas M. G. M. at dreje over mod Løbets Ø.-lige Side, og P.s Maskine blev derfor et Øjeblik slaet Kuld Kraft Frem for at gøre det muligt at holde P. saa nær Toldbodbommen som muligt; samtidig blev der igen givet et kort Stød i Fløjten. Da P.s Stævn var ud for Bommen, hørtes 3 korte Stød fra M. G. M., der saas at bakke og falde tværs i Løbet i en Afstand af ca. 150 Fod fra P. Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, og der blev givet 3 korte Stød i Fløjten, men Kollisionen var da uundgaaelig og indtraf som forannævnt. Idet P. efter Kollisionen bakkede tilbage, tørnede Stb.s Bov let mod Bommens Brohoved. Da Bomløbet var klart, fortsatte P. til Sydhavnen. Om Skaden paa P. er kun oplyst, at dette Skib fik en Bule i Siden, hvor Skibet tørnede Brohovedet.

500. M/Sk. **Maagen** af Kjøbenhavn, 150 Reg. T. Br. Bygget 1920.

a) Paa Rejse fra Aabenraa til Sønderborg i Ballast.

Drevet paa Grund d. $23/10$ 23 i Alssund.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $30/10$ 23.

Kl. 6^{30} Emd. opankredes M. i Linien mellem Ballebros hvide og grønne Vinkel i ca. 7 Fv. Vand og for 30 Fv. Kæde. Vinden var S.-lig. frisk Kuling, og Vejret regndiset. I Løbet af Altenen gik Skibet i Drift

og drev paa Grund i Bugten ved Hardishøj, uden at det blev bemærket af de ombordværende før Kl. 11³⁰ Emd., idet den vagthavende Letmatros en Del af Aftenen opholdt sig i Kabyssen for at vaske op. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. ²⁴/₁₀ Kl. 2 Emd. ankom S/S »Hertha« af Sønderborg, der Kl. 4³⁰ Emd. trak M. af Grunden. M., der var tæt, fortsatte Rejsen. Det viste sig snart, at M.s Skruer og Motor havde taget Skade under Forsøget paa at bringe Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Strandingen, maa efter det oplyste, antages at være, at der ikke har været tilstrækkeligt Kæde ude i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke har været holdt fornøden Vagt paa Dækket.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Sønderborg og Aabenraa med Stykgods.

Grundstødt d. ⁹/₁₂ 23 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁵/₁₂ 23.

Kl. 1¹⁵ Emd. passeredes 2-Kosten ved Bredegrunden i Storstrømmen tæt forbi; herfra styredes dev. VNV. Kl. 3¹⁵ Emd. var M. tværs af Vejerø Fyr som pejledes i dev. SV. Vejret var den paagældende Dag noget diset. Øen rundedes indtil den havdes agten for Tværs i dev. SØ. Kursen sattes da V.t.S. Kl. 3³⁰ Emd. blev Vagten overtaget af Styrmanden, der kort efter mente at se grundt Vand om Bb., hvorfor han i 5—6 Minutter holdt en 3 Str. nordligere Kurs og derefter styrede V.t.S. igen. Ca. Kl. 4 Emd. meddelte Styrmanden Føreren, at Skibet lige havde passeret en Grund med 10 Fod Vand. Føreren beordrede nu Maskinen stoppet og Roret lagt haardt Bb., men umiddelbart efter grundstødte M., som det senere viste sig i Nærheden af Klørgrund. Efter at der var loddet rundt om Skibet førtes Varp ud, og efter forskellige forgæves Forsøg, lykkedes det d. ¹⁰/₁₂ Kl. 12 Md. at hive Skibet af Grunden. M. viste sig at være tæt, men 3 Blade var slaadet af Skruen, hvorfor Rejsen fortsattes for Sejl alene.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen kan ikke med Sikkerhed angives. Efter det i Sagen oplyste, maa Grundstødningen enten skyldes, at Skibet er gaaet S. om Vejrø, og at Føreren saaledes i det disede Vejr har forvekslet Kirketaarnet paa Fæmø med Vejrø Fyrtaarn, eller at Skibets Kompasser i neget høj Grad har været paavirket af ca. 14 Tons blødt Jern, som førtes paa Dækket.

501. M/Sk. **Magda** af Hasle, 79 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg, Bøg, Fyr. Paa Rejse fra Hasle til Kristiania med 145.800 kg ildfast Sten og Ler.

Grundstødt d. ³/₅ 23 i Kristianiafjord.

Søforklaring i Kristiania d. ⁴/₅ 23. Søforhør i Horsens d. ⁷/₆ 23.

Kl. 8⁴⁵ Fmd. passeredes N. om Kavringsholmen; derfra styredes op mellem Lysbøjen ved Tyveholm-grunden og Prikken paa Kavringsholmen. Vinden var V.-lig, tildels stille. Pludselig tog Skibet Grunden med Forstævnen. Motoren blev stoppet. Da Skibet var blevet læk, rekvireredes Assistance. Kl. 10 Fmd. ankom Bugserbaaden »Breifjord«, der Kl. 2 Emd. slæbte M. af Grunden og ind til Tingvallabryggen, hvor Skibet blev fortøjet.

502. S/S **Maid of Sparta** af London, 720 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Odense med 720 Tons Oliekager.

Grundstødt d. ¹⁸/₃ 23 ved Samsø.

Strandingsberetning, dat. Stenskov d. ²³/₃ 23.

M. grundstødte i taaget Vejr paa Hatterrevet og blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

503. M/S **Malaya** af Kjøbenhavn, 6824 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Göteborg til Hamborg.

Kollideret d. ²¹/₉ 23 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. ²⁶/₉ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶/₃ 24.

Kl. 3²⁵ Fmd. pejledes Fyrskibet Elbe I i retv. S. 72° Ø. Skibet fik da Lods om Bord, og Kursen sattes ret paa Fyrskibet. Kort efter saas en modgaaende Dampers grønne Sidelys ca. ¹/₂ Str. om Bb. Den modgaaende Dampers trak Stb. over, og da den var omtrent ret forude, blev Roret i M. lagt lidt Stb., hvorved Damperen kom over paa M.s Stb.s Side. Da Afstanden mellem Skibene var ca. ¹/₂ Sm. drejede Damperen pludselig Stb. over og viste nu rødt Lys. Roret i M. blev nu lagt Bb. og samtidig blev der givet et kort Stød i Dampfløjten. Medens M. drejede Stb. over stoppedes Stb.s Maskine. Den modgaaende Dampers besvarede M.s Signal med 2 korte Stød i Dampfløjten og begyndte at dreje Bb. over, hvorved Damperen kom til at ligge tværs for Boven af M. Kort derefter gav Damperen 3 korte Stød i Dampfløjten. Da en Kollision nu syntes uundgaaelig blev begge M.s Maskiner kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt Stb. Kl. 3⁴² Fmd. tørnede M. med Stævnen mod Dampers Stb.s Side. Skibene kom hurtigt klar af hinanden. Damperen, der viste sig at være S/S »Tacoma« af Hongkong, meddelte M., at den havde faaet en betydelig Lækage, men vilde fortsætte Rejsen til New York. M., der havde faaet Stævnen og Boven stærkt beskadiget, opankredes Kl. 7²⁵ Fmd. ved Cuxhaven. Da Kollisionen fandt Sted, var Vejret klart.

b) En Mand dræbt ved et Ulykkestilfælde d. ¹²/₁₁ 23 i Colombo.

Indberetning fra Konsulatet i Colombo.

Kl. 7³⁰ Fmd. blev Tømmermand Edvard Emil Overgaard ramt i Hovedet af en nedfaldende Losseboom og dræbt paa Stedet.

504. 3^m M/Sk. **Maren** af Egersund, 148 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Skanehage (Limfjorden) til Norge med Molersten.

Strandet og forlist d. ¹⁵/₁₂ 23 paa Norges V.-Kyst.

Søforklaring i Bergen d. ²⁰/₁₂ 23. Forlisanmeldelse, dat. Egersund d. ²²/₉ 24.

D. ¹⁰/₁₂ Kl. 3 Emd. stod M. ud af Thyborøn Kanal. Det blæste haardt af SV. med meget svære Dønninger. Der styredes NV. over indtil d. ¹²/₁₂ Md., da Skibets gissede Plads opgives at være tværs af Marstenen i ca. 80 Sm.s Afst. Herfra sattes Kursen mod Marstenen. Vejret var da stille og usigtbart. Senere

blæste det op til Storm af SV., saa Skibet maatte drejes under. D. $14/12$ Kl. 8 Emd. fik man Utvær Fyr i Sigte. Vinden var da gaet om i NV. Motoren blev nu sat i Gang, og der styredes ud fra Land. Det lykkedes imidlertid ikke at holde Skibet, der havde lidt Havari paa Sejlene, klar af Land, og d. $15/12$ Kl. 7^{30} tørnede det haardt mod en Klippe. Det lykkedes Besætningen at bjerge sig over paa Klippen, hvorfra den senere paa Dagen blev bjerget i Land af Folk fra en Ø i Nærheden. M. huggede senere mod en anden Klippe og blev Vrag.

505. 3^m Sk. **Maren** af Marstal, 223 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Gøteborg til Ballina med ca. 300 Tons Træ.

Strandet og forlist d. $28/2$ 23 ved Islands N.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade, dat. Ballina d. $4/3$ 23. Indberetning fra Konsulatet i Belfast. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. $25/4$ 23.

Kl. 3 Emd. strandede M. paa Barren udenfor Berlingh Island ved Ballina. Vejret var klart og Vinden NV., svag Brise. Besætningen gik i Land i Skibets Baad. Skibet blev Vrag.

506. 4^m M/Sk. **Margaret** af Kjøbenhavn, 1591 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Fyr.

Brand ombord d. $29/12$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/1$ 24.

Kl. 8 Fmd. opstod der Ild i Spildeolien under Motoren, medens Maskinmesteren var ved at opvarme Motoren til Lysmaskinen. Det lykkedes Maskinmesteren at slukke Ilden om Motoren og i Træværket rundt denne, men da der kort herefter bredte sig en stærk Røg i hele Agterskibet, blev Brandvæsenet alarmeret. Da det trods flere Timers Slukningsarbejde ikke var muligt at blive Herre over Ilden, blev Skibet Kl. 5 Emd. sænket. I Løbet af Natten blev Skibet lænset.

Anm. Aarsagen til Branden formodes at være, at en Glødeskal fra Glødehovedet er faldet ned i Spildeolien og har antændt denne.

507. Halvdæksbaad **Marie** af Aarhus, 7 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d. $7/2$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Forlisanmeldelse, dat. Aarhus d. $3/3$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $13/4$ 23. Under en orkanagtig Storm af Ø. søgte M. Ankerplads i Knebel Vig. Fartøjet gik i Drift med Ankrene og strandede Kl. 8 Emd. ved Øhoved, hvor det blev Vrag.

508. M/Kt. **Marie** af Nordby (Fanø), 16 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg i Ballast.

Strandet og forlist d. $30/8$ 23 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Ø. Oksby d. $31/8$ 23. Søforhør i Esbjerg d. $8/9$ 23. Strandingsindberetning, dat. Ø. Oksby d. $3/10$ 23.

Efter at have passeret Vyl Fyrskib sattes Kursen ØSØ. Det blæste da orkanagtig Storm af SV. Kl. 3 Emd. loddedes 16 m Vand og Kl. 4^{30} Emd. 6 m. Da man herefter formodede, at Fartøjet af Vind og Strøm var forsat N. over, forsøgte det at holde SV. ud. Kl. 6 Emd. tog Fartøjet med korte Mellemrum 3 svære Braadsøer over, der fuldstændig raserede Dækket, fyldte Motorrummet og kastede Ankeret over Bord. Da der var kommet en Del Tovværk i Skruen, og da Skibet slæbte Ankerrossen agter, maatte man opgive at holde ud imod Vinden. Det blev da besluttet at sætte Fartøjet paa Land, Kursen sattes ret paa Land, og Kl. 6^{30} Emd. stod Fartøjet fast udfor »Svenske Knolde« paa Skallingen. Besætningen forblev om Bord i ca. 2 Timer. Vandet var da faldet en Del, og Kl. 9 Emd. gik alle ombordværende — ialt 3 Mand — i Land. Skibet blev Vrag.

509. Gl. **Marie** af Svendborg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1851 af Eg. Paa Rejse fra Svendborg til Lybæk i Ballast.

Strandet og forlist d. $25/12$ 23 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Heiligenhafen d. $4/9$ 24. Søforhør i Vordingborg d. $6/2$ 25. Forlisanmeldelse, dat. Vordingborg d. $12/2$ 25.

D. $17/12$ opankredes M. ved Heiligenhafen. D. $24/12$ om Aftenen var Føreren og Styrmanden i Land; Kl. 8 Emd. blæste det op til Snestorm af NV., hvorfor Styrmanden blev sendt om Bord igen for at stikke Kæde. D. $25/12$ Kl. 1 Fmd. gik Skibet i Drift med begge Ankre og drev paa Land. Skibet blev Vrag.

510. S/S **Maryland** af Kjøbenhavn, 4895 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Barry til Buenos Aires med Kul.

Kollideret d. $6/2$ 23 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Funchal d. $9/2$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $11/5$ 23.

Kl. 6^{35} Emd., da M. befandt sig paa $37^{\circ}50'$ N. Brd. $14^{\circ}23'$ V. Lgd., opdagedes en Sejlers Bb.s Lanterne 3—4 Str. om Stb. Vejret var da skyet, Vinden V.-lig, frisk Kuling. Roret blev straks lagt haardt Stb., men da Kollisionen skønnedes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Kl. 6^{38} tørnede M. med Stævnen mod Sejlerens Bb.s Side. Sejleren, der viste sig at være 3^m Sk. »Workman« af St. Johns (N. F.) drev umiddelbart efter Kollisionen langs Siden af M., og medens Skibene laa saaledes sprang W.s Besætning — ialt 6 Mand — om Bord i M. W. forsvandt i Mørket og formodes at være sunket.

511. M/Ff. **Mathilde** af Esbjerg, 10 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Kattegat.

Strandet og forlist d. $15/1$ 23 ved Sild.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $27/1$ 23.

D. $12/1$ Kl. ca. 5 Emd., da Fartøjet befandt sig mellem Fanø og Sild, havarede Motoren. Kursen sattes nu mod Helgoland; men Vinden løjede fuldstændig af, inden M. naaede ind i Havnen. M. blev da

opankret, D. $15/1$ Kl. 1^{30} Fmd., da der blæste en haard Kuling af SV., sprang Ankertovet; der sattes straks Sejl, og Fartøjet styredes mod Esbjerg. Da M. var uden for Graadyb Barre, sprang Vinden til NV., og da Masten kort efter knækkede af ved Dækket, drev M. Kl. 2^{30} Fmd. paa Land ved Grosflig paa Sild. Besætningen — talt 2 Mand — vadede i Land. Fartøjet blev Vrag.

512. 3^m M/Sk. **Mathilde** af Lemvig, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bog.

a) Paa Rejse fra Lemvig til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $18/2$ 23 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $20/2$ 23.

Kl. 1^{05} Fmd. passeredes Lysegrunden. Kl. 1^{20} Fmd. saas blandt mange Ankerliggere to hvide Lys 2 Str. foran for tværs om Stb. Da pludseligt et af de to hvide Lys skiftede til rødt Lys. blev Roret lagt i Borde, men umiddelbart efter løb det fremmede Skib, der senere viste sig at være Trawler »Schönebeche Nr. 251« af Geestemünde, med Stævnen mod M.s Stb.s Bov. M. fik forskellige ovenbords Havarier som Følge af Kollisionen. Trawlerens Sidelanterner var ikke tændt.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Skive med Stykgods.

Kollideret med Toldbodbommen d. $10/12$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $6/2$ 24.

Kl. ca. 4^{15} Emd. afgik M. fra Havnegade. Da Skibet var ca. 100 Fv. fra Toldbodbommen, blev Skruen slaaet fra. Umiddelbart derefter bemærkede Motorpasseren, der foruden Føreren og Bedstemanden stod paa Dækket, at Bomløbet var ved at blive lukket, hvorfor han straks slog Motoren Bak. Stb.s Anker blev kastet med 20 Fv. Kæde, og inden Skibet naaede Bommen, var Farten næsten stoppet. M. tørnede let mod Midten af Bommen, hvorved Vaterstaget sprængtes. Bommen aabnedes ved Kollisionen og drev N. efter med den ene Ende, hvorefter den fortøjedes. Da M. senere vilde lette sit Anker, havde dette fisket 2 Kabler, der blev klarat af en af Havnevæsenets Baade. M. fortøjede ved Nordre Toldbod og fortsatte Rejsen Kl. 6 Emd.

Anm. M.s Besætning forklarede under Søforhøret, at Lanternen, der er Signal for at Bomløbet er spærret, ikke viste rødt Lys, som i Havnereglementet angivet, men havde et gulligt Skær.

513. Lægter **Max Treess 8** af Hamborg, 284 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Aarhus med 453 Tons Sovabønner.

Grundstødt d. $25/12$ 23 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Ravnholt d. $2/1$ 24.

M. T. 8 grundstødte Kl. 2 Fmd. under Orkan af N. 200 m V. for Urne Bro. Lægteren blev senere bragt flot, efter at Ladningen var losset.

514. 2^m Kt. **Mazeppa** af Fuglefjord, 91 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Island til Færøerne.

En Mand skyllet over Bord og druknet d. $25/5$ 23 i Atlanterhavet.

Søforhør i Fuglefjord d. $26/5$ 23.

Kl. 1^{30} Emd., da M. befandt sig ca. 14 Sm. NV.t.N. $1/2$ N. af Rivtangen (paa Østers), blev Rorgængereren — Fisker Martin Ole Hans E. Olsen af Sørvaag — slaaet over Bord af en Sø. Samme Sø slog Skibets Baade i Stykker og borttog Redningskransene. Det forsøgtes at manøvrere Skibet hen til Ulykkesstedet, men da den overbordfaldne hurtigt forsvandt af Syne, blev Rejsen fortsat. Vinden var paa det paagældende Tidspunkt stormende Kuling og Søen høj.

515. S/S **Mercur** af Esbjerg, 3071 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Fyr. Paa Rejse fra Antwerpen til Esbjerg i Ballast.

Kollideret d. $1/1$ 23 ved Indsejlingen til Antwerpen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $5/4$ 23.

Kl. 2^{30} Emd., da M. for udgaaende skulde passere en modgaaende Dampers — S/S »Zeeland« — tørnede M. med Bb.s Bov mod Z.s Bb.s Side og fik Stævnen splintret fra Overkant af Bakken og ca. 4 m ned, samt Bb.s Ankerklyds og Bb.s Bov beskadiget. M. havde 3—4 Minutter for Kollisionen bakket for fuld Kraft, da Z. girede saa stærkt, at det maatte formodes, at dette Skib havde mistet Styret.

516. 3^m Sk. **Merkur** af Marstal, 147 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Picton til Rhyl med ca. 95 Stdr. Træ.

Grundstødt d. $28/8$ 23 ved Mostyn (Englands V.-Kyst); mistet Anker og Kæde.

Indberetning til Board of Trade, dat. Mostyn d. $29/8$ 23.

Under en haard Storm af VNV. mistede M., der laa til Ankers mellem West Rhyle og North West Patch Buoys, sine Ankere og gik i Drift, Udfor The Hiddie Patch tørnede Skibet 3 Gange haanlt mod Grunden. Det tykkedes at faa Hold med et Reserveanker, og Kl. 6 Emd. fik Skibet Assistance af en Slæbebaad. M. Var blevet læk ved Grundstødningen.

517. Kt. **Metty** af Struer, 20 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $4/11$ 23 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $26/11$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Struer d. $19/2$ 24.

D. $3/11$ forsøgte M. paa Grund af Storm af VSV. at komme ind til Thyborøn. Da imidlertid Motoren havarede, og Fartøjet ikke for Sejl alene kunde ligge klar af Land, opankredes M. udfor Vorupor. D. $4/11$ blev Besætningen taget om Bord i Redningsdampers »Vesterhavet«. M. sank om Aftenen paa Ankerpladsen.

518. M/Tj. **Minna** af Aabenraa. Paa Rejse fra Hamborg til Malmø med Rug.

Grundstødt d. $\frac{8}{10}$ 23 vod Indsejlingen til Malmø Havn.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{9}{10}$ 23.

Kl. 8^{30} Emd. grundstødte M. i diset Vejr. V. for Indsejlingen til Malmø Havn. D. $\frac{9}{10}$ Kl. Kl. 7^{30} Fmd. kom Skibet atter flot uden at have taget nævneværdig Skade.

519. S/S **Minsk** af Kjøbenhavn, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Melilla til Oran.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{18}{7}$ 23 i Middelhavet.

Søforklaring i Algier d. $\frac{19}{7}$ 23.

Kl. 3^{30} Fmd. savnedes Kokken, Carl Vilhelm Johansen af Kjøbenhavn. Da han ikke var til at finde om Bord, lagdes Skibet Kl. 4 Fmd. paa modsat Kurs for om muligt at finde Kokken, der formodedes at være faldet over Bord. Efter $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

520. Gl. **Najaden** af Vang, 43 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med 50 Tons Jern.

Strandet og forlist d. $\frac{27}{10}$ 23 ved Sveriges S.-Kyst.

Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. $\frac{27}{12}$ 23.

Kl. 12 Mn. strandede N. under en Snestorm af Ø. paa Falsterbo Rev. Besætningen bjergedes af en Bjergningsdamper. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Strandingen formodes at være Strømsætning og usigtbart Vejr.

521. S/S **Nancy** af Esbjerg, 1148 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Wiborg til Mantyluoto.

Kollideret d. $\frac{16}{11}$ 23 ved Finlands S.-Kyst.

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

Kl. 7^{30} Fmd. afgik N. fra Wiborg. Kl. 8^{50} Fmd. var N., der havde Lods om Bord, naaet til det smalle Farvand ved Kirkenemi, da en indgaaende Dampet med Slæbebaad for observeredes kommende med stærk Fart. N. blev liggende i Bb.s Side af Farvandet med stoppet Maskine, for at give Plads for det kommende Skib, der senere viste sig at være S/S »Penhill«, der var under Drejning Bb. over. Kl. 8^{56} Fmd. gav P. eet kort Stød i Fløjten, men svingede stadig Bb. over. N. svarede med eet Stød; samtidig blev der slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, og Roret lagt haardt Bb. Da N. imidlertid kun svingede langsomt, og da P. stadig saas at dreje til Bb., gav N. 2 Stød i Fløjten og skiftede Roret. P. besvarede dette Signal med 2 Stød, men gav straks efter eet Stød. I N. blev Roret nu atter skiftet, samtidig med at der blev givet eet Stød i Fløjten. Disse sidste Manøvrer fra N. kom dog saa hurtigt efter hinanden, at de ingen Virkning fik. Da P. vedblev at dreje til Bb., og da Slæbebaaden ogsaa trak Bb. over, blev N.s Maskine Kl. 9 Fmd. slaaet Fuld Kraft Bak. Omtrent samtidig lod Bugserbaaden Slæberen gaa. og umiddelbart efter tørnede P. med Boven mod N.s Bb.s Side ved Bakken og gled derpaa langs N.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik N. flere Buler i Skibssiden og flere Nagler i Vandgangen revet løs foruden adskillige ovenbords Havarier. N. returnerede til Trangsumd.

Anm. Søforklaring for P. foreligger ikke.

522. S/S **Nautik** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Mantyluoto til Penart.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{22}{9}$ 23 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Rotterdam.

Medens Skibet paa Grund af haardt Vejr og høj Sø laa med stærk Slagside, og Besætningen arbejdede med at kaste Dækslasten over Bord, faldt den med Skibet forhyrede Hovmester Hansen over Bord og druknede. Skibet maatte senere søge Rotterdam som Nødhavn.

b) Paa Rejse fra Mantyluoto til Penart.

Tørnet mod Vraggoods d. $\frac{30}{9}$ 23 i den engelske Kanal.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{1}$ 24.

Kl. 4^{50} Emd., da N. befandt sig ca. 5 Sm. misv. SV. $\frac{3}{4}$ S. fra Sovereign Fyrskib, tørnede Skibet haardt mod en Undervandshindring. Maskinen stoppedes, men da det ikke kunde konstateres, hvorfra Stødet hidrørte, fortsattes Rejsen. Det viste sig senere, at enkelte Plader i Bunden var bulede.

523. Sk. **Nelly** af Kjøbenhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Aalborg til Hirtsholmene i Ballast.

Kollideret d. $\frac{30}{6}$ 23 i Limfjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{6}{7}$ 23.

Kl. 4^{15} Emd. afgik N. fra Aalborg. Kl. 4^{45} Emd. passeredes Cementfabriken »Rørdal«, hvor der laa en Del Ankerliggere. Vinden var V.-lig, Vejret klart og Strømmen haard østgaaende. Udfor »Rørdal« kolliderede N. med et svensk Fartøj, hvis Spryd fiskede N.s Stb.s Fokkevant, Efter $\frac{3}{4}$ Times Forløb var Skibene atter klar af hinanden; N., der havde faaet forskellige Havarier ved Kollisionen, fortsatte Rejsen.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Hirsholmen i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{27}{10}$ 23 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Sæby d. $\frac{15}{1}$ 24.

Kl. 5 Fmd. grundstødte N. som Følge af Strømsætning paa Stensnæs udfor Voersaa, Skibet blev Kl. 5 Emd. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise.

524. M/Sk. **Niels** af Rudkjøbing, 113 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg. Paa Rejse fra Nørre Sundby til Tønsberg med 150 Tons Superfosfat.

Sprunget læk i Januar 23 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Gøteborg d. $\frac{2}{2}$ 23.

Paa Grund af V.-lig Storm blev N. efter at have passeret Skagens Fyrskib forsat Ø. over. D. $\frac{24}{1}$ Kl. 6 Emd. pejledes Paternoster Fyr i misv. NØ.t.Ø. Skibet holdtes gaende SV. over. D. $\frac{25}{1}$ Kl. 11 Fmd. styredes ind efter Vinga. Kl. 1³⁰ fik N. Lods om Bord og Kl. 4³⁰ Emd. fortøjedes i Gøteborg Havn. Skibet viste sig da at have 18" Vand i Lasten.

525. M/Ff. **Niels Aaen** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg. Paa Rejse fra Grimsby til Frederikshavn.

Forlist d. $\frac{10}{10}$ 23 i Nordsøen; 1 Mand omkommet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{16}{10}$ 23. Strandingsindberetning, dat. Højen d. $\frac{20}{10}$ 23.

Ved Daggry, da N. A. befandt sig ca. 10 Sm. N. for Hanstholm, tog Fartøjet en svær Braadso over agter fra Søen ødelagde Styrehuset og raserede Dækket fuldstændigt. 3 Mand, der var ved at sætte Stagfokken, blev slaet over Bord. Det lykkedes med stort Besvær Føreren at faa bjerget de to Mand om Bord igen; den tredie, Fisker Conrad Hansen af Frederikshavn var forsvundet. Kort efter kom M/Ff. »Nokken« af Frederikshavn, der fulgtes med N. A., til Assistance. Da det var umuligt at opholde sig om Bord i N. A., der var ganske usødygtig, gjorde Besætningen sig klar til at gaa om Bord i N. Ved at kaste en Logline over i N. lykkedes det at tilvejebringe Forbindelsen mellem de to Fartøjer, hvorefter N. A.s Besætning en for en blev halet om Bord i N. D. $\frac{11}{10}$ Kl. 3 Fmd. ankom N. til Frederikshavn. Da Ulykken indtraf, var Vinden V.-lig, orkanagtig Storm.

Anm. Søretten udtalte sin Anerkendelse af den Maade, hvorpaa Skipper Johannes Aaen fra Ff. »Niels Aaen« med Fare for sig selv havde bjerget sine Skibskammerater, hvorhos Søretten overfor Skipper Nepper fra Ff. »Nokken« udtalte sin Anerkendelse af det af ham ved Bjergeringen af Ff. »Niels Aften« Mandskab udviste gode Sømandsskab.

526. Ff. **Niels Juell** af Frederikshavn. Paa Rejse fra Kiel til Strømstad med Spiritus.

Grundstødt d. $\frac{30}{3}$ 23 ved Sprogø.

Strandingsindberetning, dat. Sprogø d. $\frac{30}{3}$ 23.

Kl. 5¹⁵ Fmd. grundstødte N. J. ca. $\frac{1}{2}$ Sm. indenfor Kosten paa Sprogø Østerrev. Vejret var stille og sigtbart. Kl. 7³⁰ Fmd. kom Fartøjet flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

527. Dampfærgen **Nordby** af Nordby paa Fanø, 69 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Nordby paa Fanø til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{22}{6}$ 23 i Graadyb.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{7}$ 23.

Kl. ca. 8 Emd., kort efter at N. havde ændret Kurs for at gaa imellem den nordligste Vager paa Næs-Søjord og Bøje XI, kom Lystkutter »Carmen« af Esbjerg, der sejlede Kapsejlad og netop havde rundet Bøje XI, styrende ned foran N. med Kurs mod Bøje XII. Vinden var V.-lig, frisk Kuling. Da man fra begge Sider indsaa, at en Kollision var uundgaelig, blev i C. Roret lagt Stb., medens man i N. lagde Roret Bb. og slog Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter kolliderede Skibene, idet N. med Bb.s Bov tørnede mod C.s Stb.s Side, hvorved C. fik en større Lækage.

528. Sk. **Norden** af Allinge, 75 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hasle og Allinge med 40 Tons Salpeter og 43 Tons Soyaskraa.

Grundstødt d. $\frac{12}{4}$ 23 ved Amagers Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Allinge d. $\frac{25}{4}$ 23.

Under Indsejlingen til Kastrup Ladebro, hvor N. skulde indtage ca. 26 Tons Chilesalpeter, grundstødte Skibet Kl. 3 Emd. ca. 400 m NØ.t.Ø. for Broen. Vinden, der var Ø.-lig, begyndte at friske og drejede til ØSØ. Vejret var godt. Med Assistance af nogle Motorbaade fra Kastrup blev Skibet Kl. 10³⁰ Emd. bragt flot og opankret i frit Vand. Skibet, der var tæt, blev næste Morgen slæbt ind til Broen.

529. Sk. **Norden** af Kjøbenhavn, 2529 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Filadelfia til Newport News med 3800 Tons Props.

Grundstødt d. $\frac{2}{9}$ 23 ved Kanadas Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade, dat. Guysborough d. $\frac{22}{10}$ 23.

N. grundstødte Kl. 12³⁰ Emd. ved Indsejlingen til Guysborough Havn. Efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord kom Skibet flot.

530. S/S **Nordhavet** af Kjøbenhavn, 3355 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal.

BB-Kedel sprængt d. $\frac{29}{10}$ 23 i St. Lucia (Argentina); 4 Omkomne.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{3}$ 24.

Kl. 12³⁰ Emd. afsejlede N. fra San Lucia. Kl. 1²⁰ Emd. sprængtes den Bb.s Kedel. To Fyrbødere — Sigvard Andersson af Norge og John Dubalskie af Polen, — der befandt sig paa Fyrpladsen, blev begge dræbt af den udstrømmende Damp, og Skibets tre Maskinmestre blev alle stærkt skoddede. Der blev straks pr. traadlos Telegraf rekvireret Lægehjælp, og Skibet styredes mod Land. Da der ikke kunde fyres, var Damptrykket Kl. 1⁵⁰ Emd. faldet saa meget, at Maskinen maatte stoppes, hvorefter der ankredes. Maskinmestrene blev straks bragt paa Hospitalet og taget under Lægebehandling. D. $\frac{1}{11}$ dode 1. Maskinmester Carl C. Carlsen af Stubbekøbing og 2. Maskinmester Knud F. B. Billing af Kjøbenhavn. Ved Eftersyn af den sprængte Kedel viste det sig, at begge Sidekanalerne var trykket ned og den Bb.s revnet.

Anm. Aarsagen til Kedelsprængningen maa efter det i Sagen oplyste antages at være Vandmangel paa Kedlen.

531. S/S **Nordhvalen** af Kjøbenhavn. 3297 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Baltimore til St. Nazaire med 4507 Tons Kul.

Kollideret d. $\frac{6}{4}$ ved Nordamerikas Ø.-Kyst; sat paa Grund; kondemneret

Søforklaring i Baltimore d. $\frac{25}{4}$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{6}$ 23.

Kl. 5⁴⁵ Emd. afgik N. fra Curtis Bay med Lods om Bord. Vejret var klart. Kl. 7⁴⁰ Emd., da Skibet befandt sig i Craig Hill Channel observeredes en modgaaende Dampers forud om Stb. visende rødt Lys. Roret blev lagt Bb. for at passere Damperen paa Bb.s Side; da imidlertid Skibet ikke drejede hurtigt nok, da den modgaaende Dampers nærmede sig og trak mere over til Stb., og da N. havde en medgaaende Dampers tværs om Stb., beordrede Lodsens Roret haardt Stb. for om muligt at gaa foran den modgaaende Dampers. N. drejede nu hurtigt Bb. over, men naaede ikke at komme forbi den modgaaende Dampers, der med Stævnen tørnede haardt mod N.s Stb.s Side udfor Nr. 2 Lugen. N. fik ved Kollisionen en betydelig Lækage, og Vandet strømmede rask ind i Nr. 2 Lastrum og i Maskinrummet. For at forhindre N. i at synke paa dybt Vand blev Skibet sat paa Grund i Kanalens Ø.-lige Side. D. $\frac{14}{5}$ 23 blev Skibet kondemneret.

532. Gl. Nordland af Hobro, 35 Reg. T. Br. Bvgget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Vordingborg til Horsens med 1600 Kubikfod Træ.

Kæntret og forlist d. $\frac{8}{6}$ 23 i Storebælt.

Søforhør i Nyborg d. $\frac{9}{6}$ 23. Forlisansmeldelse, dat. $\frac{2}{10}$ 23.

Kl. 12 Md. afsejlede N. fra Korsør, hvor Skibet havde ligget paa Grund af Modvind. Vinden var SV., jævn Kuling. Fra Pladsen lidt V. for Halskov Rev holdtes bidevind efter Romsø. Vinden gik nu om i VSV. og friskede til stiv Kuling med Byger. Kl. 5 Emd. blev Skibet under et haardt Pust krænget saa haardt over, at Dækslasten forskød sig. Skibet blev løbet i Vinden og Sejlene bjerget. Kort efter kæntrede N. Besætningen — ialt 2 Mand — gik i Jollen og blev optaget af en svensk Skonnert, der landsatte dem ved Slipshavn.

533. 3^m Sk. **Ofelia** af Marstal, 77 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Marstal til Cadiz.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{13}{4}$ 23.

Indberetning fra Konsulatet i Falmouth.

De nærmere Omstændigheder ved Ulykken er ikke oplyst.

534. S/S **Oluf Bager** af Frederikshavn, 366 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Frederikshavn til Gøteborg med Stvgods.

Paasejlet d. $\frac{26}{12}$ 23 ved Gøteborg.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg.

Kl. 4⁴⁰ Emd. opankredes O. B. ved Gøteborg mellem Rya Nabbe og Nya Varfvet paa Grund af Taage. Ankerlanterne tændtes, og der blev givet Taagesignal med Klokkeren. Kl. 5 Emd. blev O. B. paasejlet af S/S »Telma« af Glasgow, der var for indgaaende. O. B. fik ved Paasejlingen Broen og Bestiklukafet beskadiget og Gelænder og Støtter i Bb.s Side beskadiget.

535. 3^m Sk. **Orkney** af Kjøbenhavn, 125 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Nakskov til Dunkirque med ca. 172 Tons Hvede.

Lidt forskellige Havarier i Dagene d. $\frac{18}{10}$ - $\frac{5}{11}$ 23 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Udskrift af Skibsdagbogen, dat. d. $\frac{8}{11}$ 23 indsendt af Konsulatet i Rotterdam. Søforhør i Aalborg d. $\frac{13}{12}$ 23.

D. $\frac{18}{10}$ Kl. 8 Fmd. afgik O. fra Cuxhaven. D. $\frac{21}{10}$, da Skibet var ved Smiths Knoll, blæste det Storm af SV. Da Stagejlet blæste i Stykker, lagdes Skibet for smaa Sejl. D. $\frac{25}{10}$ tog O. en svær Sø over, der bort-slog Maskinskivlighed og forarsagede forskellige andre ovenbords Havarier. I Dagene d. $\frac{21}{10}$ - $\frac{31}{10}$ drev Skibet i NØ.-lig Retning. D. $\frac{1}{11}$ var Vinden NV., flov Brise. Kl. 12²⁰ Md. passeredes Terchellingbank Fyrskib. D. $\frac{3}{11}$ blæste det atter Storm af SV., hvorved Skibet mistede Klyver og Stagejl. Da O. som Følge af de mistede Sejl ikke var tilstrækkelig manøvreedygtig holdtes af for Vejret for at søge Vliessingen som Nødhavn. Kl. 7³⁵ Emd. ankredes ved Vliessingen. D. $\frac{5}{11}$ fik O. Assistance af en Bugserdamper. Under Arbejdet med at dreje Tørnene ud af O.s Ankerkæde sprængtes en Manillaslæber, og Skibet fik forskellige mindre, ovenbords Havarier agter. Kl. 3 Emd. fortøjedes O. i Vliessingen Havn.

536. Bugserbaad **Otto Ippen 18** af Hamborg, 96 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Jern. Paa Rejse fra Hamborg til Vejle med 90 Tons Rug.

Grundstødt d. $\frac{14}{9}$ 23 i Vejle Fjord.

Søforhør i Vejle d. $\frac{19}{9}$ 23.

D. $\frac{13}{9}$ Kl. 11³⁰ Emd. passerede O. I. 18, der havde Lægtter »Otto Ippen 5« af Hamborg paa Slæb, Kasserodde Flak. Herfra styredes ind i Træskohagen Fyrs faste, hvide Vinkel. D. $\frac{14}{9}$ Kl. 12²⁰ Fmd. loddedes 15 m Vand. Kl. 1 Fmd. grundstødte O. I. 18 tæt ved Fyret. Idet Skibet stødte, løb O. I. 5 op i Hækken paa Bugserbaaden og blev ogsaa staaende paa Grunden. Vinden var Ø.-lig, flov Brise, og Vejret let diset. Da det ikke lykkedes at komme flot ved egen Hjælp, modtoges Kl. 5 Emd. Tilbud om Assistance fra S/S »Munkebjerg«, der dog ikke kunde trække Bugserbaaden og Lægteren af Grunden. Efter at en Del af Ladingen var lægtret i en Sejler »Fortuna«, lykkedes det med Assistance af »S/S »Otto Ippen 12«, der var kommet til Stede, d. $\frac{15}{9}$ Kl. 2³⁰ Emd. at bringe saavel O. I. 18 som O. I. 5 flot, hvorefter Rejsen fortsattes.

537. S/S **Ouderkerk** af Holland, 7833 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Rejse til Esbjerg med ca. 7000 Tons Soyabønner og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{22}{1}$ 23 ved Esbjerg.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{1}$ 23.

Kl. 6 Fmd. opankrede O., der havde Lods om Bord, midt i Sejlløbet mellem den ny Fiskerihavn og den ny Trafikhavn for at afvente Højvande. Vinden var VNV., haard Kuling. Kl. 2 Emd. begyndte Skibet at drive med Strømmen, og kort efter grundstødte det paa en Sandbanke ved Indløbet til Dokhavnen. Med Assistance af Bugserbaaden »Anholt«, der tilkaldtes, blev O. bragt flot og indslæbt til Esbjerg.

538. S/S **Pacifik** af Kjøbenhavn, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Kjøbenhavn i Ballast.

Kollideret d. $14/11$ 23 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/11$ og $19/11$ 23.
Se Nr. 499.

539. Gl. Peder af Vejle. Paa Rejse fra Fakse til Gøteborg.

Føreren slaaet over Bord og druknet d. $17/9$ 23 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg. Søforhør i Gøteborg d. $22/9$ 23. Søforhør i Vejle d. $18/10$ 23.

Kl. 6 Fmd., da Skibet befandt sig udfør Vinga, blev Storsejlet rebet. Kl. 7 Fmd. brækkede Bomdirken, og Bommen faldt til Dæks. Føreren, Jørgen Christian Marius Christiansen af Bredballe Strand, som stod paa Kabystaget, faldt ned sammen med Bommen; i Faldet slog han Hovedet mod Lønningen og gik udenbords. Der blæste paa dette Tidspunkt Storm af SV. Der kastedes straks en Redningskrans ud til den forulykkede, som imidlertid straks var gaaet til Bunds. Kl. 7^{30} Fmd. kom to Fiskere om Bord og assisterede Fartøjet ind til Marstrand.

540. Sk. **Peter** af Nexø, 48 Reg. T. Br. Bygget 1872 af Eg. Paa Rejse fra Monsteraas til Rønne med Træ.

Grundstødt d. $19/7$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Kalmar d. $21/7$ 23.

Kl. 7^{30} Emd. grundstødte P. i klart Vejr ved Oknø paa $57^{\circ}00'5$ N. Brd. $16^{\circ}34'5$ Ø. Lgd. Skibet kom flot den næste Dag Kl. 3 Fmd.

541. S/S **Peter Mærsk** af Svendborg, 1375 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Ayr (Skotland) til Nykøbing F. med 2220 Tons Kul.

Grundstødt d. $12/12$ 23 i Smaalandsøhavet.

Søforhør i Nykøbing F. d. $18/12$ 23.

Kl. 10^{45} Fmd. fik P. M. Lods om Bord ved Anduvningsbøjen for Guldborgsund. Vinden var SØ., flov Brise, og Vejret taaget. Efter at have faaet Kending af Skjellerevet styredes for fuld Kraft (med ca. $7\frac{1}{2}$ Knobs Fart) S. $1/4$ Ø. i 7 Minutter, derefter S. $1/2$ Ø. i 6 Minutter. Efter at have loddet 5 Fv. Vand styredes for langsom Fart SØ. $3/4$ S. i 5 Minutter. Loddet holdtes stadig gaaende og viste Dybder fra $4\frac{1}{2}$ til 5 Fv. Da Taagen imidlertid var blevet meget tæt, besluttedes det at ankre. Før Skibet blev stoppet, tog det Grunden forude om Bb., som det senere viste sig paa 9 Fods Pullen tværs af Vigsø Flak tæt S. for den røde Tokost. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. $13/12$ ankom Slæbebaad med Lægter. D. $14/12$ Kl. 4 Emd. kom Skibet — efter at en Del af Ladningen var lægtret — flot ved Assistance af S/S »Guldborgsund«.

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

542. S/S **Phoenix** af Svendborg, 599 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Methil til Reykjavik med Kul.

Havareret d. $2/1$ 23 i Atlanterhavet.

Udskrift af Skibsdagbogen.

Kl. 12^{30} Fmd., da P. efter Bestikket befandt sig paa $62^{\circ}42'$ N. Brd. $20^{\circ}09'$ V. Lgd., tog Skibet under stormende Kuling med høj Sø en svær Braadsø over, der foraarsagede betydelige ovenbords Havarier. Rejsen fortsattes.

b) Havareret d. $18/1$ 23 ved Vestmanøerne; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $24/1$ 23.

Kl. 8^{30} Fmd., da P. laa til Ankers udenfor Havnen, blæste det op til Orkan af VNV. Skibet blev derfor skiftet til en anden Ankerplads. Under Arbejdet med at hive Ankeret hjem, havarerede Ankerspillet, og Ankeret med 15 Fv. Kæde gik tabt. Da Spillet ikke kunde blive repareret ved Vestmannøerne, gik P. til Reykjavik som Nødhavn.

543. S/S **Polly** af Kjøbenhavn, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Kollideret d. $28/11$ 23 paa Gandia Red.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $14/5$ 24.

Kl. 7 Fmd. fik P., der laa opankret paa Reden, Lods om Bord for at gaa i Havn. Da P. ior halv Kraft styrede ret mod Havnen saas en svensk Damper »Calabria« komme op fra Bb. omtrent tværs paa P.s Kurs og med god Fart. B.s Maskine blev slaaet Fuld Kraft Frem, og samtidig blev Roret lagt haardt Bb og et Stød afgivet med Dampfløjten. Da C.s Stævn var ca. 1 m fra P. omtrent Midtskibs, blev P.s Ror lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. 7^{17} Fmd. — tørnede C. med Stævnen imod P. agter om Bb., hvorved P. fik en Del Spanter og Plader bøjet og en mindre Lækage i Agterskibet.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

544. M/Gl. **Poul** af Rodvig, 24 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stenfiskeplads i Kattegat.

Strandet og forlist d. $1/8$ 23 paa Sjællands N.-Kyst.

Forlisanmeldelse, dat Kjøbenhavn d. $27/8$ 23. Søforhør i Helsingør d. $4/8$ 23.

Kl. 1 Emd. blev Skibet under en orkanagtig Storm af VNV drevet paa Land ved Raageleje Strand, hvor det blev Vrag. Besætningen — ialt 2 Mand — bjergedes.

545. S/S **Primula** af Esbjerg, 1531 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $10/11$ 23 paa Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d. ¹⁹/₁₁ 23. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ⁴/₁₂ 23.

Kl. 10⁴⁵ Emd. passerede P., der havde Lods om Bord og sejlede med klart brændende Lanterner, Bøje Nr. 53. Skibet gik Fuld Kraft Frem, og Roret var lagt haardt Bb. Samtidig observeredes forude ca. 2 Str. om Stb. en modgaaende Damp, der viste grønt Lys. Da P. paa Grund af haard modgaaende Strøm kun drejede langsomt Stb. over, blev der slaet Langsomt Frem til Maskinen. Den modgaaende Damp belgisk S/S »Emeraude« gav nu et Stød i Dampfløjten og viste rødt Lys. Dette Signal besvaredes fra P. med 3 korte Stød i Dampfløjten, og samtidig blev P.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Skibene var da ca. 3 Skibslængder fra hinanden. Skønt P. under Bakningen stadig drejede Stb. over, tørnede Skibet dog med Bb.s Bov mod E.s Bb.s Side. P., der havde faaet en Del ovenbords Skade ved Kollisionen opankredes; Kl. 11²⁰ Emd. fortsattes Rejsen.

546. 3^m Sk. **Primula** af Svendborg, 181 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Exeter til Altona.

Kollideret d. ³¹/₈ paa Elben.

Søforklaring i Altona d. ⁶/₉ 23.

Kl. 12 Md. fik P. Slæbebaad. Da man udenfor Havnen vilde korte Slæberen op, tørnede Slæbebaaden mod P.s Bb.s Bov og trykkede det Bb.s Anker ind gennem Skibssiden. Rejsen fortsattes.

547. Jtsk. **Prøven** af Gaabense, 99 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg. Paa Rejse fra Kotka til Karrebæksminde med 51 Stdr. Træ.

Kæntr et i November 1923 i Østersøen; 4 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Reval. Forhør i Stubbekøbing d. ⁵/₂ og ⁴/₃ 24.

D. ¹¹/₁₁ blev P. fundet drivende med Kølen opad ca. 6 Sm. SØ. for Neckmannsgrund Fyrskib. Skibet, der blev indbragt til Reval, havde 30 Stdr. Træ i Rummet. Besætningen — ialt 4 Mand — formodes at være omkommet.

Anm. Besætningen bestod af Føreren, Karl Lauritz Andersen Brasen af Gaabense, Bedstemand Kaj Karstensen af Bogø, Ungmand Johannes Rude af Gaabense og Kok Ernst Georg Svava af Oldenburg.

548. Ff. **Rebekka** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Randers med ca. 40 Tons Oliekager.

Grundstødt d. ²⁸/₉ 23 ved Samsø.

Strandingsindberetning, dat. d. ²⁹/₉ 23.

R. grundstødte om Morgenen paa Ringebjerg Sande og blev senere bragt flot med Assistance af nogle Fiskere.

549. S/S **Rhodesia** af Kjøbenhavn, 4112 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Østasien til U. S. A. med Hamp.

Brand om Bord d. ²²/₆ 23 i Suezkanalen.

Søforhør og Søforklaring i Nakskov d. ¹³/₁₁ 23.

Kl. 8¹⁵ Emd. slukkedes Projektøren, der var tændt under Sejladsen gennem Kanalen, pludseligt. Samtidig observeredes, at der var Ild i Nr. 1 Lastrum. Da det var umuligt paa Grund af Røg at komme ned i Lastrummet, og da Ilden hurtigt forplantede sig agter over, blev alle Luger og Luftrør tildækket og Dampslukning paabegyndtes. Dækket og Skibssiderne blev stadig overrislet med Vand. Kl. 11³⁰ Emd. ankedes. Forinden var der telegraferet efter Assistance. D. ²³/₆ Kl. 2³⁰ Fmd. ankom Kanalkompagniets Damp »Le Progres«. Da P.s Slukningsmidler var rigget til, aabnedes Lugerne til R.s Nr. 1 og 2 Lastrum. Straks efter slog høje Flammer til Vejrs, hvorfor Lugerne atter maatte lukkes. Forskibet blev nu fyldt med Vand. Kl. 4 Fmd. stoppedes med Dampslukningen, hvorefter Besætningen gik i Gang med at skifte Hampeballer fra Nr. 2 Lastrum op paa Dækket. Kl. 6 Fmd. fik Skibet stærk Stb.s Slagside, hvorfor det blev sat paa Grund. Kl. 2 Emd. var det lykkedes at dæmpe Ilden noget, men da Vinden hen paa Eftermiddagen friskede op, blussede Ilden op igen. Ved stadig at sprøjte Vand ned gennem 2-Lugen hindredes Ilden i at trænge længere agterover. Slukningsarbejdet fortsattes hele den følgende Dag. D. ²⁵/₆ Kl. 4 Fmd. var man Herre over Ilden. Kl. 8³⁰ Fmd. blev Skibet bragt flot, hvorefter Ladningen paa forreste Mellemdæk blev lossat i Lægtene. D. ²⁶/₆ Kl. 10³⁰ Fmd. fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Branden formodes at være Selvtændelse i Ladningen.

550. 3^m Sk. **Rolf** af Kjøbenhavn, 233 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Danzig til Highbridge med 102 Stdr. Træ.

Mistet Sejl og Dækslast d. ²²/₂ 23 i Kanalen.

Engelsk Indberetning, dat. Newhaven d. ²⁶/₂ 23.

Mellem Kl. 6 og 7 Fmd. da R. befandt sig ud for Start Point, blæste Storsejlet og to Stagsejl itu som Følge af haard VSV.-lig Storm. Hen paa Eftermiddagen maatte en Del af Dækslasten kastes over Bord for at lette Skibet, der begyndte at lække.

551. M/Tjk. **Romsø** af Marstal, 82 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Mullerup til Kjøbenhavn med 1350 Sække Sukker.

Kæntret og forlist d. ¹⁶/₁₂ 23 i Sundet.

Indberetning fra Konsulatet i Malmø. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₁₂ 23. Forlisanmeldelse, dat. Marstal d. ²⁸/₅ 24.

D. ¹⁶/₁₂ Kl. 6 Fmd. afsejlede R. fra Orehoved, hvor Skibet havde faaet en mindre Maskinskade repareret. Kl. 3⁴⁰ Emd. passeredes Stevns. Det blæste da Storm af SV. Kl. 5 Emd. sprang Vinden til NV. og friskede til haard Storm. Kort efter tog Skibet en svær SØ over, hvorved Ladningen forskød sig, og Skibet fik svær Stb.s Slagside. Da Slagsiden tiltog saa stærkt, at Skibet tilsidst kæntrede helt over saaledes, at Storsejlet laa i Vandet, gik Besætningen i Baaden. Kl. 11³⁰ Emd. rejste Skibet sig atter og sank ca. 1¹/₂ Sm.

SV.t.V. for Drogdens Fyrskib. Baaden drev mod den svenske Kyst, hvor der landedes d. $17/12$ Kl. 4 Fmd. ved Skanør.

552. S/S **Romø** af Kjøbenhavn, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Blyth til Kjøbenhavn med ca. 1680 Tons Kul.

Maskinen havareret d. $1/3$ 23 i Blyth Havn.

Indberetning til Board of Trade, dat. Blyth d. $1/3$ 23. Søforklaring i Frederikshavn d. $4/4$ 23. Kl. 11¹⁴ Fmd. sprængtes Dampgangen i Højtrykscylinderen, hvorfor R., der netop var ved at forlade Havnen, maatte fortøje igen for Reparation.

553. 3^m M/Sk. **Rosenhjem** af Thorshavn, 179 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Thorshavn med 700 Tønder Cement.

Grundstødt d. $26/3$ 23 ved Norges V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $3/4$ 23.

Kl. 9 Emd. grundstødte R. i Vindstille og tyk Taage paa et Skær VSV. for Songvaar Fyr. Da det til Trods for, at en Del af Ladningen blev kastet over Bord, ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges d. $27/3$ Kl. 10 Fmd. Tilbud om Assistance fra S/S »Lyngdal« af Mandal, der i Løbet af 25 Minutter bragte R. flot. R., der var tæt, fortsatte Rejsen.

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

554. S/S **Sarpsborg** af Kjøbenhavn, 69 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Helsingør med 100 Tons Flintesten.

Kollideret d. $17/10$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør og Søforklaring i Kjøbenhavn d. $18/10$ 23.

Kl. 7⁰⁵ Fmd. var Sa., der kom fra Gasværkshavnen naaet til Langebro, hvor Maskinen blev stoppet for at afvente Broens Aabning. Da Broen aabnedes, blev der slaaet Fuld Kraft Frem og umiddelbart efter at Broen var passeret blev der slaaet langsomt, idet man observerede S/S »Spero« af Hull liggende tværs i Farvandet i Færd med at svaje. Da der skønnedes at være ca. 20 m mellem Sp.s Agterstævn og de ved Østkajen liggende Skibe, blev der givet Bb.s Rør for at passere agter om Sp. og samtidig blev der givet et kort Stød i Fløjten. Signalet blev ikke besvaret fra Sp., der nu saas at bevæge sig agterover, saaledes at der ikke var tilstrækkelig Plads for Sa. til Passage. Sa.s Maskine blev straks kastet Fuld Kraft Bak. men Kollisionen var da uundgaelig, og Sa. ramte umiddelbart efter med Stævnen Sp.s Bb.s Laaring. Sa. fik herved Stævnen saa stærkt beskadiget, at Rejsen ikke kunde fortsættes, hvorfor Sa. gik ind i Kalkbrænderihavnen.

Ifølge den af Sp.s Besætning afgivne Forklaring var dette Skib, der havde Lods om Bord og assisteredes af en Slæbebaad, Kl. 7⁰⁸ Fmd. under Svajning for at komme til Kajen ved Kristiansgade. Sp. laa omtrent tværs i Farvandet med Stævnen kun ca. 2 m fra en ved Kajen liggende Damper, da der blev bakket for at undgaa, at Sp. paasejlede den paag. Damper. Bakningen virkede til at dreje Skibet, som ikke gik agterover. Ved Kollisionen, der skete som ovenfor nævnt, fik Sp. 2 Plader beskadiget paa Bb.s Laaring tæt foran Skruerhullet.

Anm. Søretten har ikke udtalt sig med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen.

555. S/S **Saumur** af Nantes.

Grundstødt d. $13/10$ 23 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning (udateret).

S. grundstødte Kl. 3³⁰ Fmd. i usigtbart Vejr ved Johns Kapel. 6 Mand af Besætningen bjergedes i Land ved Redningsraketapparatet; den øvrige Besætning forblev om Bord. Skibet blev senere bjerget af Svitseres Bjergnings-Entreprise.

556. S/S **Scandia** af Nyborg, 8548 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paasejlet d. $14/6$ 23 i Stapelton.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/7$ og $9/7$ 23.

Kl. 4⁴⁰ Fmd., da S. laa opankret ved Karantænestationen, blev Skibet paasejlet af S/S »Bogota« af New York. S. fik ved Paasejlingen et Hul i Agterenden.

b) Paa Rejse til Nyborg med Petroleum.

Grundstødt d. $13/12$ 23 ved Fyns Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/12$ 23.

Kl. 10⁵⁷ Fmd. passeredes Knudshoved Flak Lysbøje i $1/4$ Sm.s Afst. Der var kort forinden med Dampfløjten givet Signal for Lods. Vejret var tæt taaget. Maskinen blev stoppet og Skibet drejet Stb. over til Kurs NV.t.V. for at afvente Lodsens Ankomst. Da Lodsbaaden kom langs Siden, opdagedes det, at Skibet var grundstødt paa Pale Grund. Da det ikke lykkedes at manøvrere Skibet af Grunden ved egen Hjælp, tilkaldtes S/S »Petrolea« der forsøgte at trække S. af, men uden Held. Forst efter at ca. 500 Tons Petroleum var losset over i P. kom S. d. $14/12$ Kl. 3⁴⁰ Fmd. af Grunden, hvorefter Skibet gik til Nyborg.

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

557. S/S **Simone** af Kjøbenhavn, 1188 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

En Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $18/6$ 23 i Cherbourg.

Indberetning fra Konsulatet i Rouen. Forhør i Aarhus d. $1/12$ 23. Forhør i Kolding d. $5/1$ 24.

Under Arbejdet med at lægge Luge-dækslerne paa Nr. 2 Lugen, styrtede Letmatros Ove Vilfred Marius Clausen af Fredericia ved Skibets Afgang ned i Lastrummet. Den forulykkede blev bragt paa Hospitalet i Cherbourg, hvor han døde d. $22/6$ som Følge af de Kvæstelser han havde paadraget sig ved Faldet.

- 558.** M/Kt. **Sinna** af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg.
 Forlist d. $\frac{30}{8}$ 23 i Nordsøen; 3 Mand omkommet.
 Søforhør i Esbjerg d. $\frac{17}{9}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Esbjerg d. $\frac{30}{11}$ 23.
 D. $\frac{29}{8}$ afsejlede S. fra Esbjerg for at fiske i Nordsøen. D. $\frac{11}{9}$ fandtes ved Nymindegab nogle Vragrester, der hidrørte fra S., som herefter maa formodes at være forlist med Mand og Mus under Orkanen d. $\frac{30}{8}$.
 Anm. Fartøjets Besætning bestod af: Føreren Jens Lauridsen Nielsen af Esbjerg samt Fiskerne Valdemar Vrist og Mads Bjerg, begge af Harboøre.
- 559.** S/S **Skjold** af København, 1300 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Libau til Hull med ca. 1200 Tons Stykgods.
 a) Kollideret d. $\frac{15}{7}$ 23 paa Humber.
 Indberetning til Board of Trade, dat. Hull d. $\frac{19}{7}$ 23. Søforklaring i Hull d. $\frac{2}{8}$ 23.
 Kl. 4³⁰ Fmd. gik S., der laa opankret udfør Earls Skibsværft i Hull, i Drift med Ankeret og drev ned paa Stævnen af svensk Damper »Neptun«, der laa opankret agter for S. Ved Kollisionen fik S. Skandæk og Lønning om Stb. beskadiget.
 b) Kollideret d. $\frac{17}{7}$ 23 paa Humber.
 Indberetning til Board of Trade, dat. Hull d. $\frac{19}{7}$ 23. Søforklaring i Hull d. $\frac{2}{8}$ 23.
 Kl. 3 Fmd. gik S., der laa opankret ca $\frac{1}{2}$ Sm. udfør St. Andrews Dock, Hull, i Drift med Ankeret og drev ned paa Damper »Farnham«, der laa opankret agter for S. Ved Kollisionen fik S. Skandæk og Broen beskadiget.
- 560.** S/S **Sophie** af København, 945 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
 a) Paa Rejse fra Port Talbot til Ivigtut.
 Havareret i Isen d. $\frac{27}{10}$ 23 ved Grønlands Ø.-Kyst.
 Søforhør i København d. $\frac{28}{11}$ 23.
 D. $\frac{26}{10}$ Kl. 4 Emd. pejledes Kap Farvel i misv. NØ. $\frac{1}{4}$ N., giss. Afst. 45 Sm. Kl. 8³⁵ Emd. løb Skibet ind til tæt sammenpakkede Masser af Drivis. Skibet manøvreredes ud af Isen og var Kl. 11¹⁵ Emd. atter i aabent Vand. D. $\frac{27}{10}$ gik S. gennem flere Ismarker og sammenpakkede Ismasser, hvorved Skibet fik flere haarde Stød. Ved Ankomsten til Ivigtut viste det sig, at S. havde flere Buler i begge Sider og en mindre Lækage ved en Nagle, der sad løs.
 b) Paa Rejse fra Ivigtut til København med Kryolit.
 Havareret i Isen d. $\frac{2}{11}$ 23 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.
 Søforhør i København d. $\frac{28}{11}$ 23.
 Kl. 6 Fmd. afsejlede S. fra Ivigtut. Der styredes med sikker Kending ud af Fjorden til Kl. 8⁵⁰ Fmd.; derefter styredes en gennemsnitlig Kurs af misv. NNV. gennem spredte Isbjerge og Isstykker. Kl. 1³⁰ Emd., da Skibet skulde drejes ind mellem nogle svære Isstykker, tørnede et Isstykke mod Roret, hvorved Rorkæden sprængtes, og Skibet mistede Styret. Der blev nu slaaet Fuld Kraft Bak for at undgaa svær Is forude, men umiddelbart efter tørnede S. med Stb.s Side mod Isen, hvorved der fremkom en svær Bule lige agten for Bakken. Haandrattet blev slaaet til, og Skibet manøvreret klar af Isen. Ved Eftersyn viste det sig, at adskillige Nagler i 2 Spanter var sprængt, og at 3 Forstærkningsvinkler var helt ude. Lækagen udbedredes midlertidigt, hvorpaa det efter afholdt Skibsraad besluttedes at søge tilbage til Ivigtut som Nødhavn. D. $\frac{3}{11}$ Kl. 10³⁰ Fmd. ankom S. til Ivigtut.
- 561.** S/S **Speed** af Kristiania. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Seaham til Kolding med Kul.
 Grundstødt d. $\frac{14}{12}$ 23 i Lillebælt.
 Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{18}{12}$ og $\frac{21}{12}$ 23.
 Kl. 8³⁰ Fmd. grundstødte S. i taaget Vejr $\frac{1}{2}$ Sm. N. for Skanseodde Bøje. Kl. 4 Emd. blev Skibet bragt flot med Assistance af en Slæbebaad.
- 562.** S/S **Stal** af København, 2242 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Haiti til Montreal med Sukker.
 Grundstødt og sprunget læk d. $\frac{12}{10}$ 23 ved San Pedro de Macoris (Haiti).
 Søforklaring i Montreal d. $\frac{5}{11}$ 23.
 Kl. 7¹⁵ Fmd. da S. for indgaaende til San Pedro de Macoris med Lods om Bord skulde passere en skarp Drejning, tog Skibet Grunden i Bb.s Side af Farvandet. Ved at arbejde med Maskinen lykkedes det $\frac{1}{2}$ Time senere at faa Skibet bragt flot. Da Skibet senere var fortøjet ved Kajen, tørnede en lastet Lægter saa haardt mod S.s Stb.s Side, at denne fik en mindre Bule udfør Forlugen. Ved Afsejlingen fra San Pedro de Macoris Kl. 2⁰⁰ Emd. gik S. atter paa Grund ved det skarpe Sving. Med Assistance af 2 Bugserbaade lykkedes det Kl. 5²⁵ Emd. at bringe Skibet flot. S. opankredes paa Ankerpladsen Kl. 5⁵⁰ Emd. Ved Pejling viste Stb.s Nr. 1 Tank sig at være fuld af Vand. Desuden var der en mindre Lækage i Stb.s Side af Forlasten.
- 563.** S/S **Stella** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
 Havareret d. $\frac{25}{11}$ 23 i Newport Dock.
 Søforklaring i Cadiz d. $\frac{11}{12}$ 23.
 Kl. 8¹⁵ Emd. gik S. i tæt Taage ind i Newport Dock. Under Forhaling i Dokken tørnede Skibet mod Kajen med Forstavnen, hvorved denne blev let bøjet.
- 564.** Bark **Sterna** af København, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Sundsvall til Melbourne med Tømmer.
 6 Mand af Besætningen omkommet d. $\frac{14}{2}$ 23 i det indiske Ocean.
 Søforklaring i Melbourne d. $\frac{7}{3}$ 23.
 D. $\frac{14}{2}$ Md. var Skibets Plads efter Bestikket 44°39' S. Brd. 117°00' Ø. Lgd. Kl. 8 Emd. blev St. Bram-

sejl bjærgtet og 4 Mand sendt til Vejrs for at gøre det fast. Vinden var da ØNØ., flov Brise, og Vejret graat. Under Arbejdet med at fastgøre Bramsejlet faldt Elev, Letmatros Alfred Munk Frederiksen fra den læ Raanok over Bord. 2. Styrmand, der havde Vagten, gav straks Ordre til at lægge Roret ned og purre ud overalt og samtidig kastede han to Redningskranse agterud til den overbordfaldne, der syntes at faa fat i den ene af Kranse. Efter Ordre fra Føreren, der straks var kommet paa Dækket, blev Skibet halset rundt og Stb.s Redningsbaad sat i Vandet og bemanded med Sømandslærer Julius Marius Pedersen, Matros Aksel Valdemar Andersen samt Eleverne, Letmatros Erik Frits Johansen, Ungmand Niels Kristian Valdemar Skov og Ungmand Villy Edmund Schjødt. Da Baaden var kommet en Skibslængde bort, blev der raabt fra Baaden, at den lakkede og var ved at synke. Føreren præjede derfor til Baaden at den skulde komme tilbage til Skibet. Baaden og Skibet fjernede sig imidlertid stadig fra hinanden, og for helt at tage Farten fra Skibet, der laa bak, blev Overmærsejlene firet af. Da man Kl. 10 Emd. paa Grund af Regntykning hverken kunde høre eller se Baaden, halsedes SØ. om og Bb.s Redningsbaad blev gjort klar. L. 10³⁰ Emd. afbrændtes et stort Blus om Bord i Skibet, og straks derefter blev der svaret fra Baaden med Raab og Fløjten noget foran for tværs til Luvart. Der brastes øjeblikkelig bak og alle Sejl blev givet op. Lidt senere saas en klar Lanterne tværs til Luvart, men fra Kl. 11¹⁵ Emd. saas eller hørtes intet mere til Baaden. I Løbet af Natten friskede Vinden til stiv Kuling; Søen var dog ret rolig; det lynede og tordnede næsten uafbrudt og regnede meget stærkt. Efter afholdt Skibsraad-besluttedes det at lade Skibet drive for et Mesan Stagejil, og Skibet drev herefter VSV. over med en Fart af ca. 1 Sm. i Timen, indtil d. 15^{1/2} Kl. 1³⁰ Emd. Vejret var da klart af. Skibet holdtes herefter gaaende for smaa Sejl i Nærheden af Ulykkesstedet og der holdtes skarp Udkig efter Baaden. D. 16^{1/2} blæste det op til Storm. D. 17^{1/2} Md. befandt Skibet sig paa 45°22' N. Brd. 118°38' Ø. Lgd. Efter afholdt Skibsraad, besluttedes det at fortsætte Rejsen for saavidt man ikke inden Mørkets Frembrud havde set noget til Baaden. Da dette ikke skete og saavel Baadsbesætningen som den overbordfaldne maatte anses for at være omkommet, fortsattes Rejsen.

565. 2^m Ff. Stine **Marie** af Skagen, 22 Reg. T. Br. Bygget 1881 af Eg. Paa Rejse fra Skagen til Larvik med 7 Tons Fisk.

Grundstødt d. 28^{1/11} 23 i Kristianiafjord.

Søforklaring i Larvik d. 1^{1/12} 23.

Kl. ca. 9 Fmd. grundstødte S. M. i taaget Vejr ved Svenør. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. S. M. blev senere paa Dagen bragt flot af en Slæbedamper, hvorefter Rejsen fortsattes. Skibet var tæt.

566. Kabeldamper **Store Nordiske** af Kjøbenhavn, 1486 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Shanghai.

Grundstødt d. 16^{1/1} 23 ved Filippinerne.

Søforklaring i Shanghai d. 19^{1/2} 23.

Kl. 4⁴⁰ Fmd. grundstødte S. N. paa Royal Captain Shoel i Palawan Passage. Ved at trimme Skibet agterover og ved at manøvrere med Maskinen lykkedes det Kl. 9⁴⁵ Fmd. at bringe Skibet flot. S. N., der ved Grundstødningen havde faaet en Lækage i Forpeaken, gik til Manila for at faa Skaden nærmere undersøgt.

Anm. Ved senere foretagen Undersøgelse viste det sig, at Skibets Kronometer havde været upaalideligt i Dagen kort før Grundstødningen.

567. Ev. **Sturmvoegel** af Kiel. Paa Rejse fra Hamborg til Korsør med 100 Tons Oliekager.

Grundstødt d. 8^{1/12} 23 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Albuen d. 11^{1/12} 23.

S. grundstødte Kl. 7 Emd. i usigtbart Vejr paa Albu Triller. Skibet blev senere bragt flot af Bjergningsdamperen »Activ«.

568. M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg.T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Kollideret d. 25^{1/6} 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 30^{1/6} 23.

Under Bugsering fra Nyhavn til Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, mistede S., der slebtea efter Agterenden, og som havde en Slæber fra hver Laaring, Styret og faldt tværs i Havnen, hvorved Skibet med Agterenden tømmede mod S/S »Douglas«, der laa fortøjet ved Kajen. S. fik forskellige ovenbords Havarier.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Fredericia, Haderslev og Sønderborg med Stykgods.

Maskinen havareret d. 15^{1/10} 23 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 20^{1/11} 23.

D. 14^{1/10} Kl. 5³⁰ Emd. afsejlede S. fra Kjøbenhavn og passerede Kl. 10¹⁵ Fmd. Gilleleje Flak Fyrskib. Kursen sattes herfra V.t.S. mod Sjællands Rev. Vinden var SSV., frisk Kuling. D. 15^{1/10} Kl. 3 Fmd. gik Motoren pludselig i staa. men gik straks efter i Gang igen. Kl. 5³⁰ Fmd., da Sjællands Rev Fyr pejledes i SV. i 1 S.ms Afst., mærkedes flere Stod i Skibet, hvorefter Motoren gik i staa. Der loddedes 15 Fod Vand. Da det viste sig, at Krumtappen var brækket, blev alle Mand kaldt op for at rigge Sejl op. Vinden var da SV., frisk Kuling. Der styredes nu mod Nakkehoved og Kl. 8 Emd. ankredes for Bb.s Anker 1 Sm. V. for Gilleleje Flak Fyrskib, da Vinden var gaaet S.lig. D. 16^{1/10} om Formiddagen blæste det op til Storm af SSØ., hvorfor Stb.s Anker ogsaa blev sat. I Løbet af Dagen gik Vinden V.lig og friskede til orkanagtig Storm. Begge Ankerkæderne blev stukket til Tamps. Kl. 4 Emd. brækkede Stb.s Kæde, og Skibet gik i Drift. Det forsøgte at sætte Sejl, men dette blev straks revet itu af Stormen. Skibet drev nu over mod den svenske Kyst; der blev jævnlig afgivet Nødssignal. D. 17^{1/10} Kl. 3 Fmd. var Skibet drevet helt ind under den svenske Kyst. Ved at sætte Reserveankeret paa Skibets Fortøjningswire og Varpankeret paa Lossewire,

lykkedes det at faa Skibet til at ligge fast. I Løbet af Formiddagen bedredes Vejret, og der rekvireredes Assistance. Kl. 12⁴⁵ Emd. ankom M/S »Maagen«, der slæbte S. til Kjøbenhavn.

Anm. Aarsagen til Havariet formodes at være, at Skruen har tørnet mod en haard Genstand.

c) Kollideret d. 15/10 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 22/10 23.

Se Nr. 359 b.

569. S/S **Svanhild** af Kjøbenhavn, 2138 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Kjøbenhavn med 3805 Tons Korn.

Havareret d. 5/11 23 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade, dat. Stornoway d. 20/11 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. 28/11 23.

Under Storm af N. med høj Sø brækkede Rorstammen. S., der under Rejsen havde været i Forbindelse med S/S »Helmer Mørch« pr. Radio, anmodede dette Skib om Assistance. D. 6/11 Kl. 8³⁰ Fmd. kom H. M. til Stede og paabegyndte Kl. 11 Fmd. Slæbningen af S., der fortsattes med flere Afbrydelser indtil d. 14/11 Kl. 10 Fmd., da Skibene indkom til Stornoway.

570. M/Sk. **Søstrene** af Strynø, 53 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Kollideret d. 23/2 23 i Fredericia Havn.

Søforhør og Søforklaring i Fredericia d. 24/2 23.

Se Nr. 366.

571. 3^m Sk. **T. K. Jensen** af Aalborg, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skien til Råå med 195 Tons Is.

Grundstødt d. 12/3 23 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandsberetning, dat. d. 13/3 23 ved Sveriges V.-Kyst. Søforhør i Aalborg d. 16/5 23.

T. K. J. grundstødte Kl. 11¹⁵ Fmd. i klart Vejr ved Lilløerne paa 56°10'45" N. Brd. 12°32' Ø. Lgd. Skibet kom flot samme Dag Kl. 2 Emd.

572. 3^m M/Sk. **Tatjana** af Kjøbenhavn, 282 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra St. Davids til Vestmannøerne med 390 Tons Kul.

Forskellige Havarier paa Rejsen.

Søforhør i Reykjavik d. 18/1 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. 6/6 23.

D. 19/10 22 afgik T. fra St. Davids. D. 24/10 kolliderede Skibet med en Trawler, hvorfor det blev nødvendigt at gaa ind til Peterhead for Reparation. D. 22/11 fortsattes Rejsen. D. 9/12 havarerede Motoren, hvorfor der ankrede i Thurø Bay. D. 16/12 fortsattes Rejsen. D. 22/12 mistede Skibet under en Halsning i en SØ.-lig Storm Skonnertsejl og Forestagsejl. D. 24/12 ødelagdes under samme Forhold et Skonnertsejl og et Stagesejl. D. 27/12 Kl. 9 Emd. tog Skibet under en Ø.-lig Storm en svær Sø over, der ødelagde Forestagsejl og knuste Skanseklædningen i ca. 40 Fods Længde. D. 29/12, da Skibet laa underdrejet for Ø.-lig Storm, brækkede Rorstammen, hvorfor der maatte rigges Tallier paa Roret. D. 1/1 23 laa Skibet underdrejet for orkanagtig Storm af SØ med høj Sø. Kl. 7 Emd. knuste en Braadsø Kahyt- og Maskinskyllighter samt Bb.s Skanseklædning og Klædningen rundt Halvdækket og slog en Del Inventar og nogle Olietønder over Bord. D. 5/1 besluttedes det at søge ind til Færøerne som Nødhavn, da det viste sig vanskeligt at styre Skibet ved Hjælp af det havarerede Ror. D. 7/1 knuste en Braadsø en Del af det opstaaende paa Agterdækket og fyldte Kahytten med Vand. D. 11/1 Kl. 12 Md. pejledes Snefjældsøkler i misv. NØ. ca. 35 Sm.s Afst. Det besluttedes at søge Reykjavik som Nødhavn. D. 12/1 mistedes under haard Kuling Klyver og Stagesejl. D. 13/1 slog Storsejlet over som Følge af daarlig Styling og ødelagdes. Det blæste da en haard Snestorm af V. Kl. 12 Md. ankredes paa Reykjavik Red for begge Ankre med henholdsvis 85 Fv. og 70 Fv. Kæde ude. D. 14/1 gik Skibet som Følge af orkanagtig Snestorm af NV. i Drift med Ankrene. Begge Varpankrene kastedes, og Kæder og Trosser blev stukket ud til Tamp, men Skibet drev stadig mod Land. I Byerne løftede Ankerspillet sig fra Dækket. D. 15/1 havarerede Ankerspillet under Forsøg paa at hive hjem paa Ankrene. D. 16/1 blev T. indslæbt til Reykjavik Havn, hvor der fortøjedes.

573. M/Sk. **Teddy** af Kjøbenhavn, 155 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Østgrønland.

Forlist d. 31/10 23 i Danmarksstrædet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 22/8 24. Forlisanmeldelse, dat. Kjøbenhavn d. 18/12 24.

Paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Østgrønland havde T. flere Gange Havari paa Motoren, idet Stemplet i den agterste Cylinder hyppigt brændte fast. Da Motoren blev mere og mere upaalidelig, blev det i et d. 4/8 afholdt Skibsraad besluttet at opgive Rejsen til Scoresby-Sund og at paabegynde Hjemrejsen. D. 6/8 var Skibet i Nærheden af Cap Mary; da der imidlertid ingen Aabning var i Iskanten, og da Motoren ikke kunde manøvrere, styredes ind mod Germaniahavn, hvor der ankredes Kl. 1⁴⁵ Emd. D. 9/8 paabegyndtes Hjemrejsen. I Dagene efter d. 5/9 sad T. ofte fast i Isen, som til Tider skruede stærkt om Skibet. D. 6/9 begyndte Skibet at lække en Del. D. 7/9 Kl. 9 Emd. mærkedes et Knæk agter, og der sporedes en tydelig Indstrømning af Vand helt agter ved Stævnen. Lækken blev tætnet midlertidigt ved at udfylde Rummet mellem 2 Knæ med Cement. D. 9/9 under en meget stærk Skrunding blev Skibet løftet en Del og forskudt ca. 2 Skibslængder agterover. Fortøjningerne til Isen maatte kappes, og svære Isstykker væltede ind over en Del Gods, som var bragt ind paa Isen, hvorved ca. Halvdelen af Provianten gik tabt. D. 10/9 og 11/9 afholdtes Skibsraad. Det blev blandt andet besluttet at søge mod Land for at finde en god Ankerplads og at overvintre der, hvis ingen Mulighed for at komme ud af Isen skulde vise sig. I de følgende Dage flyttede Besætningen flere Gange ud paa Isen og tilbage igen, efter som Isen skruede. D. 6/10 kom der Vand i Kruntaphuset. Da Pakningen ikke lækkede, formodedes det, at Fundamentet var revnet. D. 7/10 Kl. 12³⁰ Emd. under en Storm satte en større Ismark ind paa Agterenden og løftede denne op. Alle Mand

forlod Skibet Kl. 6³⁰ næste Morgen var der 40" Vand i T. En Lækage, der fandtes agter, blev tætnet saa godt, det var muligt. Dækshuset blev taget ind paa Isen. Da Roret var brækket, gik man i Gang med at lave Nødror. I de følgende Dage blæste det en Snestorm, og Skibet lækkede stadig meget. D. 26⁷/₁₀ arbejdede Isen saa haardt, at Fortøjningerne sprang, hvorved Skibet drev bort fra Pladsen, hvor det havde været fortøjet. Skibet blev paany fortøjet, men drev d. 28⁷/₁₀ atter bort fra Isskodslen. T. blev stadig holdt læns. D. 30⁷/₁₀ var obs. Brd. 65°49' N., giss. Afst. fra Land 15 a 20 Sm. I Løbet af Natten skruede Isen, og Skibet gav sig meget. D. 31⁷/₁₀ var Middagspladsen 65°47' obsv. N. Brd. og ca. 35°23' obsv. V. Lgd. Kl. 12³⁰ Emd. forlod alle Skibet, som paa dette Tidspunkt var halv fuld af Vand og laa skruet fast i Isen. Efter en meget besværlig Tur over Isen traf Besætningen d. 13⁷/₁₁ en Grønlænder, som bragte dem Hjælp.

Anm. Aarsagen til Motorhavarierne var, at Stemplet i agterste Cylinder var meget slidt, samt at Brændselsolien var daarlig. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

574. S/S **Thor** af Svendborg, 258 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Lybæk til Nakskov med 137 Tons Stykgods.

Grundstødt d. 15⁷/₁₂ 23 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning, dat. Albuen d. 17⁷/₁₂ 23.

T. grundstødte Kl. 10³⁰ Emd. i taaget Vejlr paa Vesterøgrunden ved Albuen. Skibet blev senere bragt flot af Bjergningsdamperne »Activ« og »Ymer«.

575. M/Ff. **Thora Johanne** af Esbjerg, 23 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Grimsby til Esbjerg.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. 13⁷/₁₁ 23. Forlisansmeldelse, dat. Esbjerg d. 1⁷/₄ 24.

D. 29⁷/₈ 23 Kl. 12 Md. afsejlede T. J. fra Grimsby sammen med Kt. »Phyllis« af Esbjerg. D. 30⁷/₈ Kl. 8 Fmd. befandt begge Fartøjer sig ca. 100 Sm. NØ. for Humber. Fra P. tabte man nu T. J. af Syne. Siden er intet hørt til T. J., der maa formodes at være forlist med Mand og Mus under Stormen d. 30⁷/₈-31⁷/₈.

Anm. T. J.s Besætning bestod af Fiskeskipper Palle E. Jensen af Esbjerg samt Fiskerne Carlo Peter Vogelberg af Esbjerg, Thøger Andersen af N. Lyngvig og Johannes Kjærgaard af Vejlbj ved Harboøre.

576. S/S **Tjaldur** af Kjøbenhavn, 795 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Riga.

Grundstødt d. 6⁷/₁₂ 23 i Rigabugten.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 8⁷/₁ 24.

Kl. 2⁴⁵ Emd. mødte T. Taage ved Indsejlingen til Riga. Skibet fortsatte indefter for afvekslende stoppet og langsom Maskine, og Haandlodet holdtes gaaende. Kl. 3²⁵ Emd. loddedes 3 Fv. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 5⁴⁵ Emd. ankom 2 Slæbebaade og paabegyndte Slæbningen paa T. Senere paa Aftenen ankom yderligere 2 Slæbebaade og en Bjergningsdamper, der alle deltog i Slæbningen. Kl. 11²⁰ Emd. kom T. flot og fortsatte Rejsen. Skibet, der tilsyneladende var ubeskadiget, indkom til Riga Kl. 11⁴⁵ Emd.

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

577. M/S. **Tonking** af Kjøbenhavn, 6645 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra St. Thomas med Stykgods.

Brand om Bord d. 20⁷/₇ 23 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 12⁷/₁₁ 23.

Kl. 6 Fmd., da T. befandt sig paa 15°19' N. Brd. 70°52' V. Lgd., opdagedes det, at der var Ild i Nr. 2 Lastrum. Alle Luftrør tildækkedes og 2-Lugen blev aabnet for at komme til Ilden. Da der imidlertid steg saa svære Røgmasser op af Lugen, at det var umuligt at arbejde, blev alle Luggedæksler lagt paa, og der skalkedes tæt over alt. Efter afholdt Skibsraad, sattes Kursen mod Christobal som Nødhavn. Fra Donkey-kedlen sattes stadig Dampf til Nr. 2 Lastrum, uden at det dog derved lykkedes at slukke Ilden, idet der stadig steg Røg op af Lugen, hver Gang man aabnede denne. D. 22⁷/₇ Kl. 9 Fmd. ankom T. til Christobal, hvor en Slæbebaad straks assisterede med Dampslukning. D. 23⁷/₇ Kl. 5 Fmd. aabnedes 1 og 2-Lugen; da det stadig brændte i Agterkanten af 2-Lugen, rekvireredes Brandvæsenet, der slukkede Ilden efterhaanden, som Ladningen udlossedes.

Anm. Ilden formodes at være opstaaet ved Selvantændelse i nogle Kludesække.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Norrkøping.

Grundstødt d. 13⁷/₁₁ 23 ved Amager.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 17⁷/₁₁ 23.

Kl. 1¹⁰ Fmd. passerede T., der havde Lods om Bord, Nordre Rose. Kl. ca. 1⁴⁰ Fmd. stoppedes ca. 1⁷/₄ Sm. N. for Drogdens Fyrskib for at afvente Lodsbaaden, der netop var ved at tage Lods fra et medgaaende norsk Motorskib ved Fyrskibet. Da T. nærmede sig det andet Skib, blev der givet Bb.s Ror for ikke at komme for tæt til Motorskibet, og samtidig bakkedes lidt med Maskinerne. T. drejede herved hurtigt Stb. over og kom til at ligge V.t.S. an. idet Vinden, der var SV., frisk Kuling, nu kom ind paa Bb.s Side. Der blev nu slaaet Bak paa Bb.s og Frem paa Stb.s Maskine for at faa Skibet paa Kurs igen. Da T. ikke vilde dreje, blev der slaaet Fuld Kraft Frem paa Stb.s og lidt efter ogsaa paa Bb.s Maskine. Roret havde under disse Manøvrer stadig ligget haardt Stb. Kl. 1⁵⁰ Fmd. tog Skibet Grunden ca. 500 Fod S. for 2-Kosten ved Søndre Røse. Da det ikke var muligt at bakke Skibet af Grunden, modtoges Tilbud om Assistance fra Bjergningsdamperen »Brage«, der tilligemed Bjergningsdamperen »Tyr« Kl. 8⁵⁰ Fmd. trak T. af Grunden. T. gik tilbage til Kjøbenhavn for Bundbesigtigelse.

578. M/Kt. **Torsten** af Nykøbing M., 59 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Sjællands N.-Kyst til Nørre Sundby i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{1}{9}$ 23 ved Sjællands N.-Kyst.
Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{15}{10}$ 23.
T. grundstødte under en Storm ved Odden Havn. Skibet blev senere bragt flot af Svitzers Bjergnings-
Entreprise.

579. Sk. **To Søner** af Horsens, 43 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Rejse fra Sakskøbing til Kolding med 63 Tons Melassefoder.

Sprunget læk d. $\frac{6}{3}$ og grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 23 i Kolding Fjord.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{10}{3}$ 23.

Kort efter Afsejlingen fra Sakskøbing opdagedes det, at Skibet havde faaet en Læk, idet Vandet stod flere Tommer over Lastrummets Garnering. Ved jævnlig at pumpe kunde Skibet dog holdes læns. Rejsen fortsattes indtil d. $\frac{7}{3}$, da Skibet grundstødte umiddelbart udenfor Kolding Havn. Næste Dags Formiddag blev T. S. bragt flot af en Slæbedamper og indslæbt til Kolding Havn.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var, at Skibet vanskeligt kunde styre, da Fjorden var isfyldt; Skibet blev af Isen ført ind over Grunden i Løbets N.-lige Side. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede, at der efter deres Skøn ikke er Anledning til at gøre Ansvar gældende i Anledning af den skete Grundstødning.

580. S/S **Tove** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse til Tuborg Havn med Kul.

Grundstødt d. $\frac{2}{4}$ 23 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{4}$ 23.

Kl. ca. 10 Fmd. grundstødte T., der havde Lods om Bord, i Renden til Tuborg Havn, ca. 1 Skibslænde fra Indløbet. Det forsøgtes at bringe Skibet flot ved at lade Maskinen gaa Fuld Kraft Frem og samtidig hive paa Trossen, der var ført i Land. Da Forsøgene mislykkedes, blev der rekvireret Lægter. D. $\frac{3}{4}$ lossedes ca. 200 Tons Kul i Lægter fra Nr. 2 og 3 Luge. Kl. 10^{50} Emd. blev Skibet manøvreret flot, hvorefter det fortøjedes i Havnen.

581. Gl. **Trelholm** af Nakskov, 41 Reg. T. Br. Bygget 1776/1891 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Majs.

Grundstødt d. $\frac{7}{6}$ 23 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $\frac{26}{6}$ 23.

D. $\frac{5}{6}$ blev T. opankret ved Langø-Vrid paa Grund af stille Vejr og modgaaende Strøm. D. $\frac{7}{6}$ om Morgenen var Vinden V.-lig, flov Brise, hvorfor Ankeret lettedes, og der krydsedes V. over. Da T. var tværs af Lilleø, blev det helt stille, og Skibet blev af Strømmen ført ind paa Grunden, hvor det blev staaende. Da det ikke i Løbet af de følgende Dage lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev der d. $\frac{9}{6}$ sluttet Kontrakt med en Gl. »Marie« om at yde Assistance. Efter at en Del af T.s Ladning var Lægtret, blev Skibet bragt flot d. $\frac{10}{6}$ og opankret ved Stubbekjøbing.

Anm. Søretten skønnede, at Grundstødningen skyldtes den stærke Strøm i Forbindelse med en fejl Bedømmelse af Afstanden til Grunden.

582. Kt. **Trongjisingur** af Trangisvaag, 81 Reg. T. Br. Bvgget 1877 af Eg. Paa Rejse med 48 Tons Saltfisk.

Grundstødt og forlist d. $\frac{19}{11}$ 23 ved Trangisvaag.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{24}{10}$ 23. Forlisanmeldelse, dat. Ejde d. $\frac{8}{1}$ 24.

Som Følge af Storm af SØ. gik T., der uden Besætning laa opankret ved Haldersvig, i Drift mod Ankrene. En Skibsfører, der boede i Nærheden, gik tilligemed 13 Mand om Bord i Skibet for at forsøge at faa dette under Sejl. Skibet var imidlertid drevet saa nær Land, at Fartøjet maatte opgives, hvorfor de ombordværende gik i Land. Kl. 8 Emd. grundstødte T. D. $\frac{20}{10}$ kom Skibets Besætning om Bord og paa-begyndte Bjergningsarbejdet. Skibet blev Vrag.

583. S/S **Tuborg** af Kjøbenhavn, 528 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Quernsey til Yarmouth med 628 Tons Granit.

Kollideret med Kajen d. $\frac{16}{6}$ 23 i Yarmouth.

Indberetning til Board of Trade, dat. Yarmouth d. $\frac{16}{6}$ 23.

Ved Indsejlingen til Yarmouth Havn blev Agterskibet svinget rundt af Tidevandet, hvorved Stævnen Kl. 9 Fmd. tørnede mod Kajen. Stævnen blev bøjet.

584. M/S **Turisten** af Kjøbenhavn, 126 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Kollideret d. $\frac{19}{8}$ 23 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{8}$ 23.

Se Nr. 430 b.

585. S/S **Tyr** af Randers, 669 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Newcastle.

Mistet Skruen d. $\frac{25}{6}$ 23 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle d. $\frac{4}{7}$ 23. Søforklaring i Aalborg d. $\frac{11}{7}$ 23.

Kl. 4^{57} Fmd., da T. befandt sig paa $55^{\circ}27'$ N. Brd. $1^{\circ}10'5''$ Ø. Lgd., tog Maskinen stærk Rous. Ved Eftersyn viste det sig, at Skrueakslen var knækket og Skruen mistet. Kl. 9 Fnd. opnaedes Forbindelse med Trawler »Malstroem« af Grimsby, der slæbte T. til Newcastle.

586. S/S **Uffe** af Kjøbenhavn, 1869 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra London til Horsens med ca. 750 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $27/2$ 23 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $1/3$ 23.

Kl. 1^{45} Fmd. hørtes ca. 2 Str. forude om Stb. et Taagesignal, der formodedes at hidrøre fra Halskov Rev Fyrskib. Det var da Storm af SØ. med Sneykning. Maskinen blev slaaet Halv Kraft og Skibet drejet SØ. over for at opankres. Da det kort efter klarede lidt op, og da man i U. fik Øje paa Lyset fra et Fyr, der viste 1 Blink hvert 12.—14. Sek. og som maatte formodes at være Halskov Rev Fyrskib, blev der atter slaaet Fuld Kraft Frem til Maskinen, idet Skibet styredes mod Fyrskibet, der holdtes $1/2$ Str. om Stb. Kl. 2^{15} Fmd. passeredes Fyrskibet i ca. 2 Skibslængders Afst. Umiddelbart efter observeredes Land forude om Stb. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget helt fra Skibet, grundstødte dette. Da Grunden tilsyneladende bestod af Sten, blev Skruen stoppet. Kl. 3^{30} Fmd. kom Lods om Bord og paaviste Stedet, hvor U. var grundstødt. Det viste sig da, at det Fyr man havde antaget for Halskov Rev Fyrskib, var Fyrbaaken udfor Korsør Havn. Kl. 9 Fmd. blev U. bragt flot af Svitzers Bjergnings-Entreprise. U. gik ind til Korsør.

Anm. Ifølge Førerens Formening er Aarsagen til Grundstødningen udelukkende den, at Fyrbaaken ved Korsør viste 1 Blink hver 12.—14. Sek. i Stedet for 3 Blink hvert 15. Sek. og derfor er blevet forvekslet med Halskov Fyrskib.

587. S/S **Ulla** af Kjøbenhavn, 782 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal. Paa Rejse fra Kallarø til Runcorn mod Feldtspat.

Grundstødt d. $31/5$ 23 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport, dat. Umeå d. $7/6$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/4$ 24.

Kl. 5 Emd. grundstødte U., der havde svensk Lods om Bord, paa Bergøens S.-Side udfor Kallax-Luleå Skærgaard. Skibet kom flot uden at have taget nævneværdig Skade.

588. 3^m Sk. **Vadder Victor** af Bremen, 267 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Puerto Colombo, Sydamerika, med Sprængstoffer.

Strandet d. $16/11$ 23 ved Fanø.

Strandingsforretning paa Fanø d. $16/11$ 23. Søforhør i Esbjerg d. $20/11$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $10/1$ 24.

D. $14/11$ opankredes V. V. for begge Ankre ved Graadyb Fyrskib. Under orkanagtig Storm af VSV. gik Skibet d. $16/11$ i Drift med Ankrene og strandede Kl. 3 Emd. ved Fanøs V.-Kyst. 4 Mand af Besætningen gik i Land i egen Baad. Efter at det var lykkedes at opnaa Forbindelse med Land ved at lade en Redningskrans drive ind med en Line, blev Resten af Besætningen bjerget af Redningsbaaden fra Land.

Anm. Der er intet oplyst om, hvorvidt Skibet senere er bjerget.

589. 3^m Sk. **Valdemar** af Thurø, 156 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Swansea til Lissabon med Kul.

Mistet Ankrene d. $15/11$ 23 i Bristol Kanalen.

Indberetning til Board of Trade, dat. Cardiff d. $16/11$ 23.

Som Følge af Storm af SSV., mistede V., der laa opankret ved Cardiff, begge Ankre med henholdsvis 60 og 75 Fv. Kæde. Skibet fik Assistance af en Bugserbaad og blev indslæbt til Cardiff.

590. M/Sk. **Valkyrien** af Aalborg, 80 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med 120 Tons Stykgods.

Grundstødt d. $30/9$ 23 i Smaalandsøhavet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $3/10$ 23.

V. krydsede for Motor og Sejl op efter Masnedsund. Vinden var V.-lig og Vejret usigtbart. Kl. 3^{30} Emd. grundstødte V. paa Venegrunden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. D. $1/10$ Kl. 4^{30} Fmd. blev V. bragt flot af Dykkerbaaden »Ymer«, hvorefter Rejsen fortsattes.

591. S/S **Vega** af Kjøbenhavn, 1663 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Riga til Solzaeta med Hør og Props.

Brand om Bord d. $16/5$ 23 i Holtenu.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/12$ 23.

Under Indladning af Bunkerkul opdagodes Kl. 2^{30} Fmd. Ild i et Parti Hør i Stb.s Overbunker. Besætningen gik straks igang med at slukke, men da Ilden stadig bredte sig, tilkaldtes Brandvæsenet. Dette ankom Kl. 3^{30} Fmd. Under Slukningsarbejdet blev 5 Brandmænd, der med Røgmasker arbejdede i Nærheden af Ilden, kvalt af Røgen; det lykkedes dog ved kunstigt Aandedræt at bringe dem til Bevidstheden igen, hvorefter de kørtes til Hospitalet, Kl. 6 Fmd. var Ilden slukket. Et Parti Hør var delvis blevet ødelagt af Ild og Vand, men iøvrigt var der ikke sket større Skade. Efter at have faaet Sødygtighedsattest fortsatte Skibet Rejsen Kl. 12 Md.

Anm. Efter det oplyste maa det antages, at Ilden er opstaaet ved Selvantændelse.

592. M/Sk. **Vega** af Marstal. 64 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Vejle med 103,2 Tons Cement.

Kollideret d. $25/11$ 23 i Limfjorden.

Søforhør og Søforklaring i Aalborg d. $29/11$ 23.

Kl. 1^{30} Emd., da V. befandt sig i Langerækken udfor Christianshaabs Tværfyr, observeredes en Tjalk — »Jantje« af Groningen — for udgaaende. Vindon var SV.-lig, og J. laa bidevind for Bb.s Halse. V., der gik for Motor alene, forsøgte at gaa agten om J., hvilket mislykkedes, antagelig fordi J. giredede temmelig stærkt. V. tørnede mod Bb.s Bov mod J.s Stb.s Bov. Begge Skibe blev beskadigede ved Kollisionen. V. returnerede til Aalborg.

Anm. Føreren af »Vega« tik d. $13/2$ ved Odense Købstads Hot en Advarsel i Anledning af, at han ved den omhandlede Lejlighed havde overtraadt Bestemmelsen i de internationale Søvejsreglers Art. 28.

593. Jtsk. **Wega** af Westrauderfehn, 107 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Bridgeness til Sjællands Odde med 130 Tons Kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{3}$ 23 i Yderby Havn.

Søforklaring i Nykjøbing S. d. $\frac{12}{3}$ 23.

Under Indsejlingen til Yderby Havn med Kendtmand om Bord grundstødte W. Kl. 3 Emd. kort indenfor Indløbet. Vinden var ØSØ., let Brise. Efter at ca. 45 Tons af Ladningen var lægtret kom W. flot d. $\frac{10}{3}$ Kl. 2 Fmd.

594. 3^m Sk. **Vera** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Isle of Man.

Kollideret d. $\frac{20}{9}$ 23 i Nordsøen.

Søforklaring i London d. $\frac{9}{8}$ 23.

Kl. 8¹⁵ Emd., da V. i taaget Vejr befandt sig omtrent 1,5 Sm. S. for South Goodwin styrende Ø., hørtes pludselig Taagesignal fra en Damper For om Bb. og umiddelbart efter saas en Dampers Forskib ca. 1 Str. om Bb. i ca. 15 Fv. Afstand. Da Dampers Stævn i det samme kom til Syne over Stb.s Bov, blev Roret lagt haardt Stb., men alligevel ramte V. Stb.s Bov Dampers Stb.s Side omtrent midtskibs og skurede langs denne. Dampere, der tilsyneladende sejlede uden Lanterner og gik med stærk Fart, forsvandt hurtigt i Taagen. V., der ved Kollisionen fik adskillige ovenbords Havarier, opankredes og blev næste Morgen indslæbt til Dover. Ved Letningen maatte Bb.s Anker og Kæde stikkes ud, da det paa Grund af tiltagende Vind og Sø ikke var muligt at hive Ankeret hjem.

595. M/Jt. **Verner** af Svendborg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

a) Paa Rejse fra Rostock til Malmø med Teglsten.

Grundstødt d. $\frac{22}{9}$ 23 ved Malmø Havn.

Svensk Strandingsrapport, dat. Malmø d. $\frac{22}{9}$ 23.

Kl. 1 Emd. grundstødte V. i klart Vejr ved Indsejlingen til Malmø Havn. Vinden var V.-lig, frisk Kuling. Skibet blev senere bragt flot.

b) Paa Rejse fra Lybæk til Kolding med 55 Tons Raajern.

Forlist d. $\frac{25}{12}$ 23 ved Fyns Ø.-Kyst; 3 Omkomne.

Strandingsforhør i Hou d. $\frac{27}{21}$ 23 og $\frac{14}{1}$ 24. Forlisanmeldelse, dat. Svendborg d. $\frac{12}{3}$ 24.

D. $\frac{24}{12}$ mellem Kl. 4 og 5 Emd. observerede man fra Land, at en Jagt opankredes ud for Langelands Nordspids. Vinden var da S.-lig, saaledes at Jagten, der senere viste sig at være V., laa i Læ af Landet. I Løbet af Natten gik Vinden rundt til N. og friskede til Orkan. D. $\frac{25}{12}$ mellem Kl. 2 og 3 Fmd. saas Nødblus fra V.; men det var ikke muligt at komme Skibet til Hjælp paa Grund af det haarde Vejr. Da det blev lyst saas Skibet ligge et Stykke fra Stranden helt overiset og med Søerne skyllende ind over Dækket; Besætningen var borte. D. $\frac{13}{1}$ 24 fandtes i Vragets Forlast Ligene af 2 af Besætningen.

Anm. V.s Besætning bestod af Føreren Christian Nielsen samt Ingvard Koppen og Villy Rasmussen, alle af Svendborg.

596. Gl. **Villig** af Rønne, 20 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Frederiksværk med 32 Tons Grus.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{22}{8}$ 23 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{8}{9}$ 23.

Kl. 2 Emd. afsejlede V. fra Rønne. Vinden var da SSV., jævn Brise. I Løbet af Eftermiddagen trak Vinden sig mere vestlig med tiltagende Kuling og Sø, hvorfor man gik i Gang med at rebe. Under dette Arbejde faldt Letmatros Jens Herman Johan Hansen af Nykjøbing S. over Bord, idet han vistnok blev slaet over Bord af Klyveren, som han var gaaet ud for at bjerge. Føreren kastede straks en Redningskrans ud til den overbordfaldne og manøvrerede Skibet tilbage til Ulykkesstedet; Letmatrosen var da forsvundet, og da han efter ca. 1 Times forgæves Søgning ikke var fundet, returnerede Skibet til Rønne, hvortil det indkom Kl. 6³⁰ Emd.

597. M/Sk. **Willkommen** af Hamborg, 203 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamborg med ca. 209 Tons gl. Jern.

Strandet d. $\frac{4}{3}$ 23 ved Møens -Klint.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{6}{3}$ 23. Strandingsindberetning, dat. d. $\frac{13}{3}$ 23.

D. $\frac{3}{2}$ Kl. 7 Emd. passeredes Drogdens Fyrskib i ca. 1 Sm.s Afst. Kursen sattes herfra vel klar af Møen. Vinden var Ø.-lig, flov Brise, Vejret diset. D. $\frac{4}{3}$ Kl. 12³⁰ Fmd. grundstødte W. udfor Møens Klint. Skibet huggede haardt i Grunden og blev læk. Da Søen var i tiltagende, blev der afgivet Nødsignaler. Kl. 3 Fmd. gik Styrmanden og Maskinisten i Land i Skibets Jolle, og Kl. 5 gik yderligere 3 Mand i Land i Redningsbaaden. Under Forsøg paa at komme langs Siden af Skibet igen kængrede Redningsbaaden, hvori befandt sig 3 Mand af Skibets Besætning og en Strandfoged fra Land. Strandfogeden druknede, medens det lykkedes de øvrige at svømme i Land. Kl. 1 Emd. blev Føreren bjerget i Land ved Redningsraketapparatet.

Anm. Aarsagen til Strandingen maa antages at være Strømsætning i Forbindelse med usigtbart Vejr.

598. Tj. **Vorwaards** af Holland. Paa Rejse fra Hamborg til Aarhus med 140 Tons Salt.

Grundstødt d. $\frac{21}{1}$ - $\frac{22}{1}$ 23 ved Tunø.

Strandingsindberetning, dat. Tunø d. $\frac{23}{1}$ 23.

V. grundstødte Natten mellem d. $\frac{21}{1}$ og $\frac{22}{1}$ paa Tunø Rev og kom flot ved egen Hjælp d. $\frac{22}{1}$ Kl. 8⁴⁵ Fmd.

599. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Helsingfors til London med 700 Tons Papir og Træ.

Mistet Ankeret d. $5/2$ 23 paa Themsen.
 Søforklaring i London d. $7/2$ 23.
 Kl. 6¹⁵ Fmd., da Skibet skulde opankres paa Grund af Taage, sprang Ankerkæden ved 15 Fv. i Kædekassen, og Ankeret og de 15 Fv. Kæde mistedes.

600. Ff. **Zephyr** af Aabenraa, 10 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Femern til Helsingør eller Kjøbenhavn.
 Strandet og forlist d. $25/12$ 23 paa Sjællands N.-Kyst.
 Strandingssindberetning, dat. Hornbæk d. $26/12$ 23.
 Z. grundstødte under en Snestorm af N. Kl. 5 Fmd. S. for Hornbæk Havn. Besætningen vadede i Land. Fartøjet blev Vrag.

601. M/Sk. **Zero** af Fredericia, 53 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Odense med 1500 Sække Cement.
 Sprunget læk d. $14/2$ 23 i Odense Kanal.
 Søforklaring i Fredericia d. $5/4$ 23.
 Ved Ankomsten til Odense Kl. 6 Emd. viste Skibet sig at have trukket Vand, hvorved ca. 150 Sække Cement var ødelagt. Kl. 5 Emd. var der pejlet 5" Vand i Rummet.
 Anm. Skibet maatte sejle gennem Is i Odense Kanal.

602. S/S **Østen** af Kjøbenhavn, 1872 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Staal. Paa Rejse fra Sfax (Tunis) via Gibraltar til Rouen med 2750 Tons Fosfat.
 Kollidert d. $16/1$ 23 i Gibraltar Bugten.
 Søforklaring i Gibraltar d. $22/1$ 23. Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/4$ 23.
 Medens Ø. var ved at bakke ud fra Nordmolen observeredes et andet Skib for indgaaende. Fra Ø. blev der givet 3 korte Stød i Dampfløjtjen; kort efter tørnede det fremmede Skib mod Ø.s Agterskib, der blev en Del beskadiget.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1923 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	21	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	2
Grundstødning	50	33	—	3	3	2	—	—	12	4	4	2	—	4	—	1	69	49
Kæntring	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Sprunget læk i Søen	11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1
Forladt synkefærdig	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Forskellig Søskade	19	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	36
Kollision	19	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	46
Kondemnation efter Søskade	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Brand	2	5	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7
Borteblevet	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
Overbordfald m. m.	18	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	7
I alt . . .	161	132	1	4	4	3	—	—	12	4	4	2	—	4	—	1	182	150

332

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1923 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.	21	1158	2	2272	23	3430
Kæntring	6	230	—	—	6	230
Forladt synkefærdig	5	439	—	—	5	439
Kollision	1	50	—	—	1	50
Kondemnation	1	13	—	—	1	13
Brand	1	23	—	—	1	23
Borteblevet	7	573	1	15	8	588
I alt . . .	42	2486	3	2287	45	4773

Tabel C.

Tab al Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1923 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	50	5	55
Overbordfald	16	3	19
Andre Ulykkestilfælde	7	12	19
I alt . . .	73	20	93

Tabel D.

Dansko og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1923 paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					I alt	Tab af Menneskeliv		
	Strandinger m. m.				Til sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		mod Forlis			uden Forlis		med Forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm)	4	—	—	—	9	3	3	—	—	6	15	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet)	—	1	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—
Jyllands Østkyst	6	5	4	—	15	1	3	—	—	4	19	—	—	—
Limfjorden	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Læsø	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø).	—	1	—	—	1	1	2	—	—	3	4	—	—	—
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland)	1	1	1	—	3	—	—	—	—	—	3	3	—	3
Sjællands Nordkyst (med Hesselø)	2	1	3	—	6	1	—	1	—	2	8	—	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	3	2	1	—	6	2	2	—	—	4	10	—	—	—
Smaalandsfarvandet (Grøn- og Ulvsund indbefattet)	7	1	2	—	10	2	—	—	—	2	12	2	—	2
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst	2	1	1	—	4	3	1	—	—	4	8	—	—	—
Møens Øst- og Sydkyst	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager)	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—
Amager	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Saltholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn)	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Bornholms Vestkyst	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—
Bornholms Østkyst	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—
I alt	31	17	17	—	65	20	15	2	—	37	102	5	—	5

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 anførte Søulykker — 332 — i Aaret 1923 mindre end i Aaret 1922, hvor Antallet var 360, men større end i Aaret 1921, hvor Antallet var 246, medens ifølge Tabel D Søulykkernes Antal i danske Farvande — 102 — er større end i 1922, men mindre end i 1921, hvor Antallet var henholdsvis 94 og 107.

Forlis m. m. af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1923 gaet tabt ialt 3 med en samlet Tonnage af ialt 2287 Reg. Tons Brutto. Tabet har været lidt større end i 1922, da det udgjorde 3 Skibe med 1248 Reg. Tons Brutto.

Af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft er ialt 42 gaet tabt; heraf var 4 over 200 Reg. Tons Brutto.

Brand m. m.

I Aaret 1923 har 5 Dampskibe og 2 Motorskibe haft Brand om Bord. I de 5 Tilfælde maa Aarsagen til Branden antages at være Selvantændelse, i 1 Tilfælde er Branden foranlediget ved uforsigtig Omgang med Ild og Lys i Lastrummet, og i 1 Tilfælde er Aarsagen ukendt.

Endvidere har 2 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I begge Tilfælde opstod Branden som Følge af Uforsigtighed ved Motorens Opvarmning.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald i Aaret 1923 indtruffet i 19 Tilfælde mod 12 Tilfælde i 1922 og 9 Tilfælde i 1921.

Af de i 1923 ifølge Tabel C omkomne 93 Personer var de 88 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser over Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 12 Tilfælde.