



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

1927

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR INDUSTRI, HANDEL OG SØFART

NOVEMBER 1928

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Industri, Handel og Søfart

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



Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1927	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1927	60

1927.

1. Ff. A. 2544. Paa Fiskeri i Mariager Fjord.

Kollideret d. $28/1$ 27 i Mariager Fjord: 1 Omkommen.

Forhør i Als Odde d. $26/1$ 27. Forhør i Hadsund d. $28/1$, $1/2$ og $8/3$ 27. Forhør i Nykjøbing S. d. $30/1$ 27.

Kl. ca. 2^{20} Emd., da A. var beskæftiget med Snurrevaadsfiskeri i Linien mellem den 6. og 7. Kost fra Hadsund, kom en udgaaende 3^m Motorskonert, der senere viste sig at være »Käthe Jürgensen« af Glückstadt, i Sigte. Da K. J. var ca. 100 m fra A., styrede den lige imod Fiskerfartøjet, og da en Kollision syntes uundgaaelig, forsøgte A.s Besætning — ialt 2 Mand — at henlede K. J.s Opmærksomhed paa Fiskerfartøjet ved at raabe, hvorefter de sprang over Bord. Umiddelbart efter tørnede K. J. med Stævnen mod A.s Bb.s Side, hvorved de 3 øverste Bord midtskibs knustes. Den ene af A.s Besætning blev i bevistløs Tilstand bjærget om Bord i K. J., medens den anden — Fisker Peter Petersen af Ajstrup — druknede. Den reddede blev Kl. ca. 5 Emd. landsat ved Als Odde.

Af den af K. J.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Skibet, der var paa Rejse fra Hobro til Brunsbüttel, befandt sig mellem den 5. og 6. Kost fra Hadsund, da A. kom i Sigte. Ved den 6. Kost ændredes Kursen ca. 1 Str. Bb. over, hvorved der styredes ret mod A. Maskinen blev sat paa langsom Fart, og da A. tilsyneladende var i Farvandets Stb.s Side, styredes lige mod den 7. Kost, hvorved A. havdes paa Stb.s Hov. Umiddelbart efter saaes A. ret forude, Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført. Straks efter kollisionen saas A.s Besætning i Vandet om Bb.; 2 Redningskranse kastedes ud, men da det ikke lykkedes de overbordfaldne at naa disse, sprang K. J.s Maskinmester og Kok over Bord og fik bjærget den ene Mand, medens den anden var forsvundet. Efter ca. 20 Minutters forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at A. i Strid med Art. 8 i Reglementet for Bejling af og Ordens Opretholdelse i Sejlløbet gennem Mariager Fjord, fiskede paa en saadan Maade, at der lagdes Sejladsen Hindringer i Vejen.

K. J.s Besætning har endvidere afgivet Forklaring for Hamborg Seeamt, der har afgivet flg. Kendelse i Sagen: Ansvarer for Uykken falder paa Fiskerfartøjets Besætning, fordi denne med en utilstrækkelig udrustet og manøvreudygtig Baad har fisket i det snævre Farvand og fordi Besætningen, da Motorskonerten nærmede sig, mistede Fatningen og sprang over Bord. Paa K. J. falder ingen Skyld, og der kan ikke rejses Indvendinger mod Førenens Forhold efter Kollisionen. Det af Maskinist Hacker og Letmatros Strunk udviste Forhold ved at springe over Bord og redde en Mand af Baadsbesætningen. maa i særlig Grad paaskønnes.

2. S/S Aalborg af Kjøbenhavn. 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London.

Kollideret d. $19/3$ 27 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/4$ 27.

Kl. 11^{10} Emd. passeredes Rixhøft Fyr i 3,5 Sm.s Afstand. Herfra styredes retv. N.52°V. Kl. ca. 11^{30} Emd. blev det pludselig tæt Taage og samtidig hørtes forude Taagesignal fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Scotia« af Kjøbenhavn. Der blev slaaet Stop til Maskinen. Umiddelbart efter kom Konturerne af S. i Sigte ca. 2 Str. om Stb., hvorefter S.s Toplante og røde Sidelanterne saaes. I Aa. blev Roret lagt haardt Stb. Fra S. hørtes nu 1 Stød i Fløjten, hvilket Signal besvaredes med 2 Stød, hvorefter der fra S. blev givet 3 Stød i Fløjten. Sidstnævnte Signal blev gentaget og besvaredes fra Aa. med 2 Stød i Fløjten. Da S. syntes at ligge stoppet, blev Aa.s Maskine beordret først Langsom Frem, derefter Fuld Kraft Frem og umiddelbart efter Stop, hvorefter Skibene klappede langs Siden af hinanden med Stævnen samme Vej og laa saaledes nogle Minutter før de kom fri af hinanden.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Skibet Kl. 11^{20} Emd. kom ind i tæt Taage, hvorfor der blev slaaet Langsom til Maskinen og afgivet Taagesignaler. Kl. ca. 11^{30} Emd. hørtes Taagesignal forude fra en Damper, der senere viste sig at være Aa. Maskinen blev stoppet, og kort efter kom Aa.s Toplanterne i Sigte $1\frac{1}{2}$ Str. om Bb. Maskinen beordredes Langsom Frem og Roret lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved et Stød i Fløjten. Umiddelbart efter kom Aa.s grønne Sidelanterne i Sigte. Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter tørnede Aa. med Agerenden mod S.s Bb.s Side agter, hvorefter Skibene klappede langs Siden af hinanden som forklaret af Aa.s Besætning. S. fik nogle mindre Buler i Siden over Vandlinien.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at Aa. drejede til Bb., da S. kom i Sigte, samt at Aa. ikke tilkendegav denne Manøvre ved Signal med Dampfløjten.

3. S/S **Absalon** af Kjøbenhavn, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Ny Karleby til Gent.

I Maand faldet over Bord og druknet d. $19/8$ 27.

Indberetning fra Konsulatet i Gent.

Kl. ca. $4\frac{1}{2}$ Emd. under Arbejdet med Rengøring af Motorbaaden, faldt Ungmand Ejner Søren Hansen af Korsør over Bord, idet en Baadsurring, hvortil den paagældende holdt sig fast, løsnedes fra Baaden.

Fra Poopen udkastedes straks en Redningskrans, og en Baad blev sat paa Vandet; men den overbordfaldne forsvandt i Løbet af et Par Minutter. Efter ca. $\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

4. S/S **Adolph** af Stege, 257 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Faxe Ladeplads.

Kollideret d. $8/9$ 27 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $1/10$ 27.

Kl. $11\frac{1}{2}$ Fmd. afgik A. fra Sukkerraffinaderiet Phønix. Da der kort efter hejstes Signal paa Knippelsbro for Gennemsejling S. fra, gik A. frem mod Broen. Et Øjeblik efter hejstes ogsaa Signal for Gennemsejling N. fra. Da A. var tæt ved Knippelsbro i Farvandets Stb.s Side, kom en Slæbedamper med en Lægter, der senere viste sig at være Ø. K. 4, paa Slæb frem i Gennemsejlingen ved Broen. Ø. K. 4, skar ud til Bb., hvorved den ramte A.s Bb.s Side. A. tørnede herved Fenderlisten paa Knippelsbro, hvorved Forpeaken om Stb. fik en Bule og et Par Spanter bøjedes.

Ifølge den af Ø. K. 4.s Fører afgivne Forklaring, blev Lægteren bugseret i en ca. 6 Fv. lang Slæber. Ved Knippelsbro skar Lægteren pludselig ud til Bb. Roret blev lagt haardt Bb.; men umiddelbart efter indtraf Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

5. M/B **Afric** af Kjøbenhavn, 25 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Wilhelmshaven til Libreville.

Borteblevet d. $7/7$ 27 i Biscaya Bugten.

Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $24/10$ 27.

A. var under Bugsering uden Mandskab om Bord. Kl. 2^{15} Fmd. under en SV.-lig Storm sprang Slæberen. Bugserbaaden blev straks vendt; da A. imidlertid ikke kunde findes, blev Bugserbaaden liggende paa Stedet indtil Daggry. Fra Kl. 3^{45} —8 Fmd. eftersøgte A. uden Resultat, hvorefter Slæbebaaden fortsatte Rejsen.

6. M/S **Afrika** af Kjøbenhavn, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Grundstødt d. $10/2$ 27 ved Frankrigs V.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/2$ 27.

Kl. 11^{15} Fmd. opankredes A. for Stb.s Anker efter Lodsens Anvisning paa St. Nazaire Red. Kl. 3 Emd. opdagedes det, at Skibet var gaaet i Drift; der blev stukket ud paa Kæden og Bb.s Anker blev kastet, samtidig tilkaldtes Slæbebaad og Lods, der umiddelbart efter kom til Stede. Da Ankrene var hevet hjem viste det sig, at Skibet havde taget Grunden. Kl. 5^{15} Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Slæbebaad. Vejret var ved den paagældende Lejlighed fint og stille.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skibet drev paa Grund som Følge af haard Strømsætning.

b) Kollideret d. $17/2$ 27 i Rotterdam.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $21/2$ 27.

Kl. 2^{50} Emd. passerede A., der havde Lods om Bord, Portushaven. Kl. 3^{15} Emd. blev det pludseligt tæt Taage, hvorfor Farten reduceredes og Taagesignaler afgaves. Kl. 3^{30} Emd. kom en Ankerligger, der senere viste sig at være spansk S/S »Zebalvide« i Sigte i meget kort Afstand. Da Kollisionen mellem Z. og A.s Agterskib syntes uundgaaelig, lagdes Roret haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede A.s Stb.s Laaring mod Z.s B.s Side. hvorved Z. led en Del Skade. Derefter fiskede A.s Stb.s Skrue Z.s Ankerkæde, uden at der dog herved skete nogen Skade. Da Skibene var klar af hinanden, kom Great Eastern Railways Wharf i Sigte forude i nogle Meters Afstand. Maskinerne blev kastet Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker blev kastet; men umiddelbart efter tørnede A.s Stævne mod Kajen, hvorved denne fik en mindre Skade. Ved nærmere Eftersyn viste det sig at A. havde faaet en Bule i Stb.s Bov; desuden var den agterste David til Nr. 3 Redningsbaad samt begge Davider til Stb. Jolle blevet bøjet. Skanseklædningen agter samt Lønningen og 2 Støtter til denne under Taget agter blev beskadiget.

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

c) Paa Rejse fra Shanghai til Moji.

Tørnet en flydende Genstand d. $29/5$ 27 i Kinasøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/8$ 27.

Kl. 9^{50} Fmd. da A., der havde Lods om Bord, var i Midten af Farvandet ved Rokinen Island, mærkedes en Række haarde Stød i Skibet. Ved senere Eftersyn viste det sig, at den ene Skrue havde taget nogen Skade, samt at nogle Bundplader var let beskadiget.

7. 3^m M/Sk. **Agathe** af Rudkjøbing, 313 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Whitehaven til Teignmouth.

Maskinen havareret d. $9/1$ 27 i det irske Hav.

Indberetning til Board of Trade dat. $2/2$ 27.

Kl. 5 Emd., da A. befandt sig 15 Sm. N. for Skerries under haard Kuling af VNV. med høj Sø, tog

Motoren Rous; herved mistede Forbindelsesstangens Topende i Nr. 1 Cylinder Fatningen med Stemplet, hvorefter Stempelstangen knuste saavel Cylindrene som Fundamentpladen.

8. S/S **Agnete Mærsk** af Odense, 2088 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til San Juan.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{9}{11}$ 27 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i San Juan dat. $\frac{19}{11}$ 27. Søforhør i Aalborg d. $\frac{21}{1}$ 28.

Kl. ca. 7^{10} Fmd., da A. M. under en let Brise med høj NØ.-lig Dønning befandt sig paa ca. $33^{\circ}38'$ N. Brd. $36^{\circ}23'$ V. Lgd., faldt 3. Styrmand J. E. Eriksen, der opholdt sig ved Bb.s Jolle, over Bord. Der kastedes straks en Redningskrans ud til den overbordfaldne, der hurtig drev agterefter og forsvandt ud af Syne. Skibet lagdes paa modsat Kurs. og da det Kl. ca. 7^{15} Fmd. befandt sig paa Stedet, hvor Ulykken skete, stoppedes Maskinen og Bb.s Redningsbaad blev sat i Vandet. Efter ca. 3 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er gaaet udenfor Bb.s Jolle for at ordne et eller andet ved denne, og at han saa som Følge af Skibets Bevægelser er gledet og faldet over Bord.

9. 2^m M/Ff. **Albert** af Trangisvaag, 141 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{25}{3}$ 27 i Nordatlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{7}{4}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{19}{5}$ 27.

Kl. $8\frac{1}{2}$ Emd. bjærgedes Klyveren. Da den skulde gøres fast, brækkede Perten, hvorved Fisker Sofus Olaf Jensen faldt over Bord. Roret lagdes ned, og en Redningskrans udkastedes til den forulykkede, der saas liggende til Luvart tværs af Laaringen. En Baad blev derefter sat i Vandet og roet tilbage til Stedet, hvor Ulykken fandt Sted, men efter $\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning maatte denne indstilles paa Grund af Mørkets Frembrud.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

10. S/S **Alexandra** af Kjøbenhavn, 2587 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Staal. Paa Rejse fra Sfax til Algier.

Kollideret d. $\frac{24}{2}$ 27 i Algier Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{3}$ 27.

Kl. 11^{15} Fmd. skulde A., der havde Lods om Bord, fortøjes med Agterenden mod Kajen og med Stb.s Anker ude med 45 Fv. Kæde. Under Manøvren tørnede A. med Stb.s Laaring mod S/S »Koudevuk«, der laa fortøjet med Agterenden mod Kajen. A. fik en Bule paa ca. 5 m i Laaringen samt mindre Skader paa det opstaaende, medens K. fik et Par Buler i det opstaaende paa Poopen om Bb.

Anm. Aarsagen angives at være, at der fra A. er bakket lidt for kraftigt.

11. S/S **Alfa** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Finland til Alicante med Tømmer.

Havareret d. $\frac{11}{12}$ 27 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{19}{12}$ 27. Søforhør i Nakskov d. $\frac{2}{2}$ og $\frac{15}{2}$ 28.

Kl. 9^{10} Emd., da Skibet befandt sig 1 Sm. fra Europa Point, opdagedes det, at Bb.s Svalevandsafgang havde et Brud, hvorved Vandet trængte ind i Skibet. Dette fik 12° — 14° Stb.s Slagside, hvorfor der søgtes ind til Gibraltar.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

12. Gl. **Ally** af Vejle, 10 Reg. T. Br. Paa Stenfiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $\frac{2}{10}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{2}$ 28.

Under en Ø.-lig Storm gik A., der laa opankret i Ebeltoft Vig, i Drift med Ankeret og grundstødte Kl. ca. 11^{30} Emd. ved Ebeltoft Havns N.-lige Mole. Ved Højvande kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

13. M/Gl. **Alma** af Samsø. Paa Rejse fra Holtug til Råå med Kalksten.

Grundstødt d. $\frac{4}{2}$ 27. ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{2}$ 27.

Kl. 9^{45} Emd. grundstødte A. V. for Råå sydlige Havnemole. A. blev læk ved Grundstøningen.

Anm. Aarsagen angives at være Ukendskab til Farvandet.

14. S/S **Alpha** af Aabenraa, 2196 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Bona til Waterford med Gødning i Sække.

Havareret i Februar 1927 i den biscayske Bugt.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{3}$ 27.

D. $\frac{22}{2}$ Kl. 9^{30} Fmd. under en haard V.-lig Storm brød Søen over Baaddækket, hvorved Jollen blev kastet ind mod Maskinskyltet og beskadiget. Endvidere blev Skanseklædningen midtskibs om Bb. samt 6 Lønningsstøtter bøjede, foruden at Skibet fik flere Havarier paa det opstaaende. D. $\frac{26}{2}$ Kl. 3^{30} Emd. blev Bb.s Redningsbaad stærkt beskadiget af Søen, der tillige foraarsagede flere forskellige Havarier paa det opstaaende.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

15. M/Gl. **Amager** af Dragør, 78 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Køge med Træ.

Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{1}$ 27. Søforklaring i Køge d. $\frac{13}{1}$ 27.

D. $\frac{6}{1}$ Kl. 11⁴⁰ Emd. styredes paa Kursen VSV. ind mod Køge Havn. Det blæste en SØ-lig Kuling med Snedis. D. $\frac{1}{1}$ Kl. 12¹⁵ Fmd. huggede Skibet haardt i Grunden. Roret blev lagt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende. I Løbet af Natten førtes A. højere op paa Grunden, Bb.s Mesanrig blev sprængt, og Skibet blev læk. Næste Morgen viste det sig, at Skibet stod N. for Køge Havn. D. $\frac{8}{1}$ Kl. ca. 9³⁰ Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at denne er foranlediget ved, at Lysene fra en Galoschefabrik, der ligger N. for Køge, paa Grund af Snedis er blevet forvekslet med Lysene fra Køge By.

16. M/Ff. **Anders Mors** af Esbjerg. 35 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{12}{12}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{26}{1}$ 28.

Kl. ca. $\frac{6}{2}$ Fmd. afgik A. M. fra Esbjerg. Vejret var klart og stille, og Fartøjet førte Sidelanterner men ingen Toplanterne. Kort efter at Jerg Lysbøje var passeret, passeredes et Fartøj, der var for indgaaende. A. M.s Fører, der var alene paa Dækket, havde sin Opmærksomhed henvendt paa dette Fartøj, hvorfor han ikke bemærkede en Ankerliggers klare Lanterne, før A. M. tørnede mod Ankerliggeren, der viste sig at være Ff. »Helene« af Esbjerg. A. M. tog H., der havde faaet 4 Spanter og 2 Planker knust samt Dæk og Kappe forskubbet ca. 4 Tommer, paa Slæb ind til Skallingens Anduvningstønde, hvorefter H., der var tæt, fortsatte Rejsen til Esbjerg ved egen Hjælp.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H., der førte Ankerlanterne, laa fastgjort til en Trawl ca. 10 Fv. N. for Fanø Stejle Lysbøje og ca. 15 Fv. S. for Sædenstrand Fyrline, da Fartøjet Kl. 7²⁵ Fmd. blev paasejlet af A. M.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes manglende Agtpaagivenhed fra A. M.s Side.

Anm. 2. Efter at der i Henhold til Sølovens § 293 var rejst Tiltale mod A. M.s Fører for ved Skodesløshed at have forvoldt Kollisionen, og i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyrrelse af 20. Marts 1920 med senere Ændringer for ved ikke at holde fornødent Udkig samt ved ikke at føre forskriftsmæssig Toplanterne at have overtraadt henholdsvis Art. 29 og 7 a i de internationale Søvejsregler. samt mod H.s Fører i Henhold til § 7 i sidstnævnte Lov for at have overtraadt Søvejsreglernes Art. 29 ved ikke at sørge for effektiv Vagt om Bord i Fartøjet, der laa opankret i et stærkt befærdet Farvand og i umiddelbar Nærhed af den derværende Ledefyrline, har de nævnte Førere inden Esbjerg Søret hver vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa henholdsvis 200 Kr. og 40 Kr.

17. M/Yt. »**Anine**« af Samsø, 28 Reg. T. Br. Bygget 1815/1889 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Lübeck med Granitsten.

a) Maskinen havareret d. $\frac{25}{4}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Lübeck d. $\frac{29}{4}$ 27. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{23}{5}$ og $\frac{20}{6}$ 27. Søforhør i Aarhus d. $\frac{7}{6}$ og $\frac{10}{6}$ 27.

Kl. ca. 4 Emd. passeredes Femern. Kort efter stoppede Motoren, som Følge af, at Oliepumperne brækkede ned. Skibet fortsatte for Sejl alene.

b) Sprunget læk og forlist d. $\frac{26}{4}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Lübeck d. $\frac{29}{4}$ 27. Søforhør i Kalundborg d. $\frac{23}{5}$ og $\frac{29}{4}$ 27. Søforhør i Aarhus d. $\frac{7}{6}$ og $\frac{10}{6}$ 27.

Kl. ca. 12 Mn. mellem d. $\frac{25}{4}$ og $\frac{26}{4}$ vendtes ved Boldenhagen under en orkanagtig Storm. Kort efter blæste Sejlene itu, hvorefter A. faldt tværs i Søen, der uafladelig brød over Skibet. Dette viste sig nu at være læk, og da Vandet steg, skønt Pumpen holdtes gaaende, forlod Mandskabet A. i Redningsbaaden Kl. ca. 1 Fmd. Skibet var da halv fuldt af Vand. Kl. ca. 4 Fmd. landede Besætningen ved Klütz.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

18. S/S **Anna** af Esbjerg, 1227 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Kolding med 600 Tons Jordnødkager.

Grundstødt d. $\frac{16}{10}$ 27 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{10}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{18}{10}$ 27.

Kl. 5¹⁰ Fmd. passeredes Æbelø i 2,5 Sm.s Afstand. Paa dette Tidspunkt kom et rødt Fyr med Formørkelser i Sigte, og da det blev antaget for Strib Fyr, ændredes Kursen til V $\frac{1}{2}$ S. og Karten reduceredes. Da Fyret viste hvidt Lys, ændredes Kursen mod Fyret. Kl. 5⁴⁵ Fmd. kom A. ind i Trellenas Fyrs hvide Vinkel og der blev slaaet Halv Kraft til Maskinen. Kl. 5⁵⁰ beordredes denne Langsomt. Føreren kom umiddelbart efter paa Broen, og saa, at der ikke styredes efter Strib, men efter Bogense Fyr, hvorfor Roret blev lagt Bb. Skibet lystrede imidlertid ikke Roret, og det viste sig, at Skibet havde taget Grunden. Samme Dag Kl. 4¹⁵ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

19. M/Fiskekv. **Anna** af Kolding.

Kollideret og sunket d. $\frac{10}{7}$ 27 i Kolding Havn.

Søforhør i Kolding d. $\frac{15}{7}$ 27.

Kl. ca. 11⁴⁵ Fmd. afgik A fra sin Anlægsplads ved Havnens S.-lige Side. A. havde Storsejl sat og Motoren i Gang. Vinden var NØ., frisk Brise, hvorfor A. maatte krydse. Da A. havde vendt i N. Siden af Farvandet hørtes fra S/S »Dan« af Kolding, der var for indgaaende, et enkelt Stød i Dampfløjten, der opfattedes som Signal for, at D. vilde dreje til Stb. D. var da ud for Havnefyret og A. ca. 100 m V.-ligere. A. holdtes nu lidt af for at give D. bedre Plads til Passage. Dette Skib drejede imidlertid nu Bb. over og tørnede haardt mod A.s Bb.s Side lidt agten for midtskibs. Ved Kollisionen fik A. Siden knust. Efter at A.s Fører havde faaet sine to Dreng, der var med om Bord, sat om Bord i D., sejlede han Kvasen ind paa grundet Vand, hvor den sank i Løbet af faa Minutter. Kollisionen fandt Sted lidt S. for Sejlløbets Midte.

Ifølge den af D.s Besætning afgivne Forklaring gav D., der var i Løbets N. Side, et Signal med Dampfløjten af 3 Sekunders Varighed for at paakalde A.s Opmærksomhed. D.s Fører antog, at A. herefter vilde holde sig langs Pælene i Løbets N. Side, men da A. saas at fortsætte tværs over Løbet, blev D.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak. Det lykkedes dog ikke at faa Farten taget helt af D., og Kollisionen indtraf kort efter som ovenfor anført. D. led ingen Skade.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes dels at A., hvis Fører formentlig for sent er blevet opmærksom paa D., har krydset i Farvandet i Stedet for at holde sig i Stb.s Side af Løbet, dels den Omstændighed, at D., der som Forholdene var kommet til at ligge nu, havde Vigepligten, forsøgte at holde foran om A. i Stedet for, at blive i Stb.s Side af Løbet.

Anm. 2. Begge Skibes Førere har for det af dem ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold hver vedtaget en Bøde paa 25 Kr.

20. M/Sk. **Anna** af Middelfart, 36 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hasle med Foderstoffer og Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{1}{8}$ 27 ved Saltholm.

Søforklaring og Søforhør i Hasle d. $\frac{5}{8}$ 27.

Kl. 6 Emd. afgik A. fra Kjøbenhavn i let diset Vejr. Da Skibet var ved Mærkebøjerne for Indløbet til Havnen, gik Motoren i Staa. A. lagdes Bidevind for Stb.s Halse. Vinden SØ. flov Luft. Strømmen sydgaende. Kl. 9 Emd. startedes Motoren atter, og der styredes SV.t.V. Kl. 10 $\frac{1}{2}$ Emd. mærkedes det, at Motoren ikke arbejdede som den skulde, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Skibet havde taget Grunden paa Saltholmsflak. D. $\frac{2}{8}$ Kl. ca. 1 Emd. kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Føreren paa Grund af det disede Vejr har gisset Afstanden til Saltholm Flak-Fyr for stor. Loddet blev ikke benyttet.

b) Paa Rejse fra Stettin til Fredrikstad med Briketter.

Grundstødt d. $\frac{27}{11}$ 27 ved Tysklands N.-Kyst.

Tysk Strandingsindberetning af 1927.

Kl. 5 Emd. grundstødte A. i tæt Taage paa Oier-Riff. Efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

21. Sk. **Anna** af Nexø, 71 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Kolding til Korsør. Tom.

kollideret d. $\frac{16}{10}$ 27 i Store-Bælt.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{19}{10}$ 27.

Kl. 11³⁰ Find., da A. under en SV.-lig Kuling laa Bidevind for Stb.s Halse Ø. for Halskov F.S., kom en Fiskerbaad, der senere viste sig at være »Klaus« af Korsør og som laa for Bb.s Halse, i Sigte 4 Str. om Mb. i ca. $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand. Kl. ca. 11⁴⁵ Fmd. var K. ca. en Skibslængde fra A., og da der syntes Fare for Kollision, blev der i A. givet signal med Taagehornet. Umiddelbart efter tørnede A. mod K.s Stb.s Side, der blev knust. En Mand af de i K. ombordværende 2 Personer sprang om Bord i A., medens den anden blev bjærget om Bord i en tililende Sejlbaad.

Ifølge den af K.s Besætning afgivne Forklaring sejlede K. i VNV.-lig Retning, da der pludselig hørtes Signal fra A., der var tæt ved K. og som ikke tidligere var bemærket. Fokken haledes ned, og en Vending forsøgte, men umiddelbart efter tørnede A. mod K. som foran anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at der ikke fra K.s Side er udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed.

22. M/Evert **Anna Elise** af Uetersen. 63 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Greiffwald til Hamborg med Havre.

Grundstødt d. $\frac{25}{10}$ 27 ved Møen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{10}$ 27.

Under en stiv V.-lig Kuling grundstødte A. E. i Hjelm-Bugt ca. 1 Sm. fra Klintholm Havn. Om Formiddagen d. $\frac{26}{10}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Skibet ikke var manøvreedygtigt paa Grund af Skade paa Motor og Sejl.

23. Ff. **Anna Margrethe** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg og Fyr.

a) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $\frac{7}{7}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{7}$ 27.

Kl. ca. 5 Fmd., medens A. M. i diset Vejr laa opankret 55 Sm. NV¹/₂N. af Slugen og hele Besætningen opholdt sig i Lukafet, hørtes et Fløjtesignal fra en Damper, der senere viste sig at være S/S »Priamus« af Bremen, og umiddelbart efter tørnede P. mod A. M.s Bb.s Bov, hvorved 8 Planker knækkede. Efter Kollisionen bugserede P. A. M. i 4 Timer, hvorefter Kutteren fortsatte Rejsen til Esbjerg ved egen Hjælp.

Ifølge en foreliggende Udskrift af P.s Skibsdagbog, havde P. siden Midnat sejlet i tæt Taage, hvorfor der blev afgivet reglementerede Taagesignaler. Kl. ca. 5 Fmd., medens P.s Fører og 1. Styrmand var paa Broen, bemærkedes forude et Fartøj, der senere viste sig at være A. M. Roret blev straks lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at denne skyldes den Omstændighed, at der i A. M. ikke blev holdt effektiv Vagt, og at der ikke blev afgivet Taagesignal fra dette Skib.

Anm. 2. Ved en under ¹/₃ 28 af Vestre Landsret afsagt Dom er A. M.s Bedstemand idømt en Bøde af 120 Kr. i Henhold til Sømandslovens § 84.

b) Kollideret d. ⁵/₉ 27 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²¹/₉ og ²⁷/₁₀ 27. Søforhør i Grenaa d. ⁸/₁₀ 27.

Kl. ca. 4³⁰ Emd. afgik A. M. fra Iskajen i Ny Fiskerihavns søndre Bassin med langsom Fart for at gaa paa Fiskeri i Nordsøen. Da Molehovedet var rundet, observeredes to Fiskekuttere, der var for indgaende. Maskinen stoppedes indtil disse havde passeret A. M., hvorefter Maskinen atter sattes langsomt Frem. Nu bemærkedes om Stb. en Kutter — Ff. »Delfinen« af Esbjerg — der tidligere var set liggende ved Hyttefadbassinet, sejlene tværs over Indsejlingen. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak idet der samtidig gjordes Tegn til D. om at bakke; men umiddelbart efter tørnede A. M.s Stævn mod D.s Bb.s Side. A. M., der ingen Skade havde taget, bugserede D., hvis Motor var stoppet, ind til Kajen.

Ifølge den af D.s Besætning afgivne Forklaring, observeredes A. M.s Mastetop over Tværmolen umiddelbart efter at D. var afgaaet fra Hyttefadbassinet, hvorfra Fartøjet skulde til det søndre Bassin. Da A. M. kom i Sigte klar af Molen, styrede Fartøjet lige mod D. D.s Maskine, der gik langsomt, blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved D. led en Del ovenbords Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen er sket som Følge af, at man fra A. M. forsent har bemærket at D. var under Gang.

24. M/Gl. **Anna Thekla** af Hamborg. Paa Rejse fra Hamborg til Odense med 167 Tons Rug.

Grundstødt d. ³/₅ eller ⁴/₅ 27 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁵/₅ 27.

Natten mellem ³/₅ og ⁴/₅ grundstødte A. T. i diset Vejr under en haard SSØ.-lig Kuling paa Romsø Rev. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

25. Gl. **Anne Marie** (tysk Nationalitet).

Grundstødt d. ⁶/₁ 27 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat ²⁵/₄ 27.

Kl. 2 Emd. grundstødte A. M. ca. 500 m NØ. for Vejrø Fyr. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

26. Sk. **Anette** af Visby, 100 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Oscarshamn i Ballast.

Grundstødt d. ²⁹/₁ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁ 27. Søforklaring i Frederikshavn d. ⁴/₂ 27.

Kl. 8 Fmd. befandt A. sig under en SSV.-lig Storm med Regntykning 7 Sm. NØ.t.Ø. af Anholt Knob F. S. Der styredes V. over. Kl. 8 Emd. blæste Skonnertsejlet og Stagfokken i Stykker, hvorved Skibet blev ude af Stand til at manøvrere. Kl. 8³⁰ Emd. loddedes 4 Fv. Vand, og det forsøgtes uden Held at stagvende. Umiddelbart efter huggede A. i Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ca. 200 Fv. S. for Sæby. Kl. 9³⁰ Emd. blev Besætningen bjærget af Sæby Redningsbaad. D. ²/₂ om Aftenen blev A. bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

27. M/Tjalk **Asta** af Aalborg, 89 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Egerslev til Harburg med 160 Tons Ler.

a) Maskinen havareret d. ¹⁰/₁₂ 27 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Harburg d. ²³/₁₂ 27.

Kl. 4 Fmd., da Revsnæs pejledes i S.-lig Retning, brændte agterste Akselleje last. Skibet søgte ind til Kalundborg for Reparation.

b) Mistet Ankeret d. ¹⁶/₁₂ 27 paa Elben.

Søforklaring i Harburg d. ²³/₁₂ 27.

A., der var opankret paa Grund af Is, fik Kl. 10 Fmd. Assistance af en Slæbedamper. Da Ankret blev hevet hjem, viste det sig, at Kæden var brækket nogle Favne fra Ankret.

28. 3^m Sk. **Astræa** af Marstal, 141 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra Oporto til Marstal i Ballast.

Grundstødt d. ²⁶/₁ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁ 27. Søforklaring i Marstal d. ¹⁰/₂ 27.

Kl. 4 Emd. havdes Læsø Trindel Fløjtetønde i misv. NV., gisset Afstand 2 Sm. Fra denne Plads styredes misv. V.¹/₂S. Vinden var S.-lig og Afdriften antoges at være 11°. Da Vejret var diset, holdtes

Loddet gaende, og følgende Lodskud blev taget: Kl. 4³⁰ Log 84, 4 Fv. Vand, Kl. 5⁰⁰, Log 87, 7 Fv., Kl. 5³⁰, Log 90, 15 Fv., Kl. 6⁰⁰, Log 93, 20 Fv. og Kl. 6³⁰. Log 96, 15 Fv. Der blev nu gjort klar til at ankre, og Overtopsejlet samt Jageren bjærgedes. Kl. 7⁰⁰, Log 99, loddedes 5 Fv. Vand, og da intet Fyr var i Sigte, og ej heller noget Taagesignal kunde høres, besluttedes det at vende. Kl. 7¹⁰ Emd., før Skibet var kommet paa den anden Bø, tog det Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Sulbæk Klit. Efter flere forgæves Forsøg paa at komme flot, bjærgedes Sejlene og Bb.s Anker kastedes. Der blev derefter affyret Raketter. Kanonslag og afbrændt Blus. Kl. 9⁰⁰ Emd. klarede Vejret, og Hirtsholmene Fyr pejledes i misv. NØ.t.N. Kl. 9³⁰ drev Skibet af Grunden, og laa opsvajet for 45 Fv. Kæde, idet det til Tider huggede haardt i Grunden. D. 27/1 kom Sæby Redningsbaad langs Siden og hele Besætningen gik i Land med Redningsbaaden. Kl. 12 Md. blev Skibet, der ikke havde taget nogen nævneværdig Skade, indslæbt til Frederikshavn af en Bjærgningsdamper.

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

29. S/S **Atlantic** af Kjøbenhavn, 6131 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Houston til Bremen med Stykgods.

a) Grundstødt d. 22/1 27 i Galveston Bay.

Søforklaring i Hamborg d. 3/3 27.

Kl. 11⁴⁵ Fmd. grundstødte A., der havde Lods om Bord, i taaget Vejr i Farvandets V. Side, da Skibet var i Nærheden af Morgan Point. Kl. 4⁴⁵ Emd. kom Skibet flot, men stødte umiddelbart efter paa Grund i den modsatte Side af Farvandet. D. 23/1 Kl. 1³⁰ Fmd. kom A. flot ved Assistance af en Slæbebaad.

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

b) Havareret i Februar 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Hamborg d. 3/3 27.

D. 4/2 Kl. 8⁴⁵ Emd. blev Stb. Trappe til underste Bro slaaet bort af Søen. D. 5/2 blev Bb. Kahytsdør paa underste Bro knust af Søen, og endvidere blev en Beskyttelsesplade over Dampprørene ved 3 Lugen revet bort. D. 8/2 Kl. 5³⁰ Fmd. knuste Søen Solsejlsryggen agter, bortrev Agterlanternen og bøjede Gælænderet agter. Desforuden foraarsagede Søen en Del mindre Havarier. Kort efter tog Skibet en svær Sø over midtskibs, hvorved Motorbaaden blev beskadiget, Bb.s Dør til Maskingangen knust og Rørkassen ved Dækket revet løs. Det bemærkedes, at Skibet trak ca. 8" Vand i Døgnet. D. 14/2 opdagedes en Lækage i Dækket over Bunkerne, og det viste sig, at Dækshuset havde begivet sig noget.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

c) Kollideret d. 28/2 27 paa Elben.

Søforklaring i Hamborg d. 3/3 27.

Kl. 9 Fmd. da A. assisteret af Lods var i Nærheden af Kanalen ind til Svovlkajen, kom 2 Lægtene ud af Kanalen. A.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede den ene Lægt, hvis Navn var »Margrethe«, mod A.s Stb. Side lidt foran for midtskibs.

Anm. Søforklaring for M. foreligger ikke.

d) Paa Rejse fra Dairen til Stettin med Sojabønner.

Grundstødt d. 9/10 27 paa Elben.

Søforklaring i Stettin den 19/10 27.

Kl. 8¹² Fmd. da A., der paa Grund af Taage havde ligget til Ankers ved Cuxhafen, under Assistance af Lods manøvrede rundt paa Floden, tog Skibet, skønt Maskinen arbejdede Fuld Kraft Bak, Grunden med Stævnen paa Farvandets nordlige Side. Kl. 9⁰⁷ Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

30. S/S **Bertha** af Kjøbenhavn, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Esbjerg med Rug.

Paasejlet d. 17/1 27 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Indberetninger fra Konsulatet i Reval, dat. 26/1 og 15/2 27. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 23/2 27.

Kl. 6¹⁰ Emd., da B. laa fast i Isen i Nærheden af Rødsbæk, kom Isbryderen »Jermag« op agter fra om Bb. Da J. var tværs om Bb. i en Afstand af ca. 10 Fv., drejede Isbryderen pludselig til Stb. B.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede J. mod B.s Side mellem Bakken og Formasten og gennemskar Skanseklædningen, den øverste Pladerang, de to yderste Dækspladerækker og Nr. 1 Lugekarm. B. søgte ind til Reval for Reparation.

Ifølge den af J.s Fører afgivne Rapport arbejdede J. sig med Besvær frem mod B., der skulde bugseres ud til frit Vand. Da J. var i Nærheden af B., fik J. uventet stærkere Fart paa. antagelig fordi Isen blev tyndere, og samtidig pressedes J. Stb. over; J.s Maskiner kastedes Fuld Kraft Bak, men inden Farten var taget af Skibet, tørnede Stævnen mod B.s Bb.s Side.

Anm. Ved Kendelse af 25/1 27 har Havari Kommissionen i Leningrad i Henhold til § 16 i det russiske Handelskommisariats Regler for Sejlsads under Isbryderhjælp, fralagt J. Ansvar for den ved Kollisionen opstaaede Skade.

31. M/Gl. **Betty** af Brake. Bygget 1906 af Jern. Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med 175 Tons Cement.

Grundstødt d. 26/11 27 ved Lollands NV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. 30/11 27.

Kl. 7 Fmd. pejledes Knudshoved i V. og Sprogø i NØ.t.d. Herfra styredes St.Ø. Kl. 7³⁰ Fmd. blev det tæt Taage, hvorfor Loddet holdtes gaende. Kl. 9 Fmd. loddedes 12 m Vand, Kursen ændredes til S.t.V Kl. 11³⁰ Fmd. loddedes 10 Fv. Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Onsevig. D. 27/11 Kl. 9 Fmd. kom B. flot ved Hjælp af nogle Fiskerbaade.

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

32. S/S **Birte** Jensen af Kjøbenhavn, 3876 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Hernøsand til Boston med Papirmasse.

a) Skruen havareret i Januar 27 i Bottenhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Boston d. $23\frac{1}{2}$ 27.

D. $\frac{1}{1}$ Kl. 4⁴⁵ Fmd. afgik B. J. fra Hernøsand. Kl. 6³⁰ Fmd. mærkedes det, at Skibet tørnede mod noget haardt. Da Skibet var kommet ud af Isen, viste det sig, at Maskinens Gang var meget uregelmæssig, og da den de følgende Dage vedblev at arbejde uregelmæssig, besluttedes at søge ind til Kiel for Reparation. D. $\frac{6}{1}$ Kl. 1³⁰ Emd. ankom Skibet til Kiel. Ved Undersøgelse af Skruen viste det sig, at 2 Blade var stærkt bøjedede og et tredje beskadiget.

Anm. Skaden formodes opstaaet ved Sejlads gennem Isen ved Hernøsand.

b) Havareret i Januar/Februar 27 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Boston d. $23\frac{1}{2}$ 27. Indberetning til Board of Trade dat. $30\frac{1}{3}$ 27.

D. $23\frac{1}{1}$ under en orkanagtig Storm med høj Sø blev Forbommen slaaet løs af Søen, hvorved Gelænderet paa Bakken bøjedes. Endvidere blev Ventilene til Fyrbøder- og Matrosmessen og 1. Styrmands Kammer samt Bb.s Wirerulle og Solsejlsryggen paa Bakken bortrevet, en Del af underste Broklæde og Forskoddet om Bb. samt Dør og Skod til Donkeyrummet slaaet ind, hvorved Vandet jævnlige styrtede ned over Maskine og Kedler. Bb.s Redningsbaad blev slaaet løs, hvorved Ventilene til 2. Styrmands og Kokkens Kamre samt 2 Planker i Baaddækket blev trykket ind. Skoddet til Donkeymandens og Tømmermandens Kammer blev splintret og en Bule blev slaaet i Skoddet til 1. Mesters Kammer. Lugerne til Proviantrummet i Poopen blev slaaet ned, Isskabet slaaet løs, Fylderøret til Agter Peak Tank bøjet og Flangen i Dækket revet op. I Dækket midtskibs om Stb. fremkom en Revne foran for Bunkelugen. Natten mellem d. $\frac{2}{2}$ og $\frac{3}{2}$ forarsagede Søen Havarier paa nedennævnte Dele: Gelænderet paa begge Sider af Bakken samt Spildeledning, Rørskærme og Støtter til Solsejlsryggen paa Bakken: Stb.s Lønning og Støtter, Bb.s Trappe samt Rør og Rørskærme i forreste Brønd; Nr. 2 Bomme, Forriggen, de elektriske Ledninger til Positionslysene og Lukafet, Kasserne til Redningsbælterne, Rør og Rørtkærme langs Kedelcasingen, Forkant af agterste Midtskibshus, hvis Dør blev slaaet ind, Damprøret til Fløjten. Stb.s Redningsbaad, Baaddækkets Forkant, hvorved Sanitærtanken blev slaaet over Bord. Endvidere blev en Del Koøje glas knust og nogle Ventiler til Kamre bortrevne. Det besluttedes at søge St. John's (N. F.) som Nødhavn. D. $\frac{7}{2}$ Kl. 10 Fmd. ankom B. J. til St. John's (N. F.).

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

33. 3^m Sk. **Bjarke** af Koivisto, 222 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Koivisto i Ballast. Grundstød d. $\frac{27}{11}$ 27 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $\frac{1}{12}$ 27.

Kl. 5 Fmd. grundstødte B. i taaget Vejr S. for Hasle. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

34. Lystyacht **Blanke Hans** af Hamborg. Paa Rejse fra Malmø til Hamborg.

Strandet og forlist d. $\frac{6}{9}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{10}$ 27.

B. H. grundstødte paa Staalgrunden mellem Raagø og Skalø. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen angives at være, at Kortet, der var om Bord, ikke viste Grundens lave Vandstand.

35. S/S **Bolivia** af Kjøbenhavn, 4597 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

En Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{15}{3}$ 27 i Hamborg Havn.

Indberetning fra Generalkonsulatet i Hamborg d. $\frac{28}{3}$, $\frac{28}{3}$ og $\frac{11}{4}$ 27.

Kl. 9¹⁰ Fmd. da der lossedes Hvede i Sække, brækkede Hangerne paa Stb.s Born ved 3. Lugen, saaledes at Bommen faldt ned og ramte Havnearbejder Otto Dehnhantl at Hamborg paa højre Side af Hovedet og højre Skulder. Den forulykkede, der straks mistede Bevidstheden, blev hurtigst muligt bragt paa Hospital i Land, men afgik ved Døden Kl. 11³⁰ Fmd. som Følge af de Kvæstelser, han havde paa-draget sig.

Anm. Efter de føreliggende Oplysninger var Hangerne paa den paagældende Bom rustne og skøre.

36. S/S **Bjarke** af Kjøbenhavn. 1318 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Ghent til Rouen.

Kollideret og rørt Grunden d. $\frac{2}{4}$ 27 paa Seine.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{16}{4}$ 27.

Kl. 4³⁰ Fmd., da B., der havde Lods om Bord, var ved Ile de Croisset, mindskedes Farten, og samtidig saaes en Damper, der senere viste sig at være hollandsk S/S »Gelderland«. forude om Stb. indenfor Ile de Croisset. Kl. 4⁴⁰ Fmd. saaes G. bakke ud i Sejløbet, hvorfor der fra B. blev givet 2 Stød i Fløjten og Roret lagt Stb. Da G. ikke besvarede Signalet, blev det gentaget, og Maskinen blev stoppet. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev B.s Maskine kastet Kuldf Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere — Kl. 4⁴⁶ Fmd. - tørnede G.s Agterende mod M.s Stb.s Side foran for Overbygningen, hvorved Skanseklædningen bøjedes og Lønningen samt 3 Støtter knækkede. Under Kollisionen rørte B. Grunden med Forskibet om Bb.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

37. S/S **Bracondale** af Westhartlepool. 5000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kolding til Westhartlepool i Ballast.

Grundstødt d. $21/12$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/1$ 28.

B. grundstødte paa Skagens NV. Rev. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

38. S/S **Brasilien** af Kjøbenhavn, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Tørnet mod Kajen d. $4/6$ 27 i Buenos Aires.

Søforklaring i Buenos Aires d. $8/6$ 27.

Under en Forhaling fra Dok Nr. 3 til Darsena Norte, hvorunder Skibet var assisteret af 2 Bugserbaade og Lods, tørnede B. — umiddelbart efter at have ligget stoppet i Dok Nr. 4 for at afgive Plads for en modgaaende Damper — imod Kajen, hvorved der fremkom en Bule med enkelte let lækkende Nagler under Vandlinien; endvidere blev Kollisionsskoddet bøjet.

b) Paa Rejse fra Newport Mon til Buenos Aires.

Maskinen havareret d. $30/8$ 27 i Bristol Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cardiff d. $2/9$ 27.

Kl. 11⁴⁵ Fmd., da fandt sig ved Fladholm Fyr, mærkedes stærke Rystelser i Lavtryksturbinen. Det besluttedes at gaa til Cardiff for at afbalancere Lavtryksrotoren.

39. S/S **Brosund** af Kjøbenhavn, 2939 Reg T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $7/1$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $10/1$ 27.

Kl. 4³⁰ Emd. grundstødte B. i taaget Vejr ved Dansten. Kl. 9 Emd. kom Skibet flot uden at have taget nævneværdig Skade.

40. S/S **Bøglum** af Kjøbenhavn, 1909 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

1 Mand dræbt ved et Ulykkestilfælde d. $5/1$ 27 i Smyrna.

Indberetning fra Gesandtskabet i Konstantinopel dat $25/1$ 27.

Kl. ca. 1 Emd. vilde en tyrkisk Arbejder, der stod ved Nr. 2 Luge, springe op paa denne for at undgaa at blive ramt af en Slæng Byg, der i det samme blev hevet ind over Siden. Han forfejlede imidlertid Springet og styrtede ned i Lasten. Han afgik senere ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

41. M/S **California** af Kjøbenhavn, 4611 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Horsens med ca. 4200 Tons Foderstoffer.

Grundstødt d. $14/11$ 27 og rørt Grunden d. $17/11$ 27 paa Horsens Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $19/11$ 27.

Kl. 11⁴⁵ Fmd. lettede C, der for at afvente Højvande havde været opankret udfor Hjarnø, og Skibet fortsatte gennem Hjarnøsund, assisteret af Lods. Kl. 12¹⁵ Emd. mindskedes Farten og Skibet drejes ind i Sejth Fyrlinien, hvorefter der blev slaaet Langsomt til begge Maskiner.

Da Skibet derefter skulde drejes ind i den gravede Rende, blev Roret lagt haardt Bb. og Stb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, medens der blev slaaet Halv Kraft Frem paa Bb.s Maskine. C. drejede imidlertid ikke tilstrækkelig Stb. over, og Kl. 12³⁵ Emd. tog Skibet Grunden paa Rendens S. Side og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp, modtoges Tilbud om Assistance fra S/S »Horsens« og S/S »Ydun«, der forsøgte at bringe C. af Grunden, men uden Resultat. D. $17/11$ Kl. 6⁵² Emd. kom C. flot efter at ca. 750 Tons af Ladningen var losset, og Rejsen fortsattes under Assistance af S/S »Horsens«. Kort efter at Faskinerne var passeret, begyndte C. at styre meget daarligt, og da Skibet var tværs af Øen, tog det Grunden med Stb.s Side, uden dog at blive staaende.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Skibets Størrelse i Forhold til Rendens Beskaffenhed.

42. M/Tj. **Calø** af Aabenraa, 81 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Jern. Paa Rejse fra Aabenraa til Danzig med Jern.

Forlist i April 1927 i Østersøen; 4 Omkomne.

Indberetning fra Konsulatet i Stettin dat. $21/8$ 27. Søforhør i Aabenraa d. $8/8$ 27. Forlisansmeldelse dat. $19/8$ 27.

D. $15/4$ afgik C. fra Aabenraa. D. $24/4$ fandtes Skibet sunket 6 Sm. fra Scholping paa 16 m Vand. D. $31/2$ drev Førerens Lig i Land paa Tysklands N.-Kyst. Da der intet er hørt til Besætningen, maa denne ogsaa antages at være omkommet.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Føreren Hans Bruhn af Aabenraa, Bedstemand Heinrich Boderius af Süderstapel, Kok Reinhardt Tage Espensen Jensen af Faarup og Dreng Gustav Schmidt af Aabenraa.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skibet er forlist som Følge af Overlastning.

43. M/Gl. **Carl** af Aalborg, 60 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Falkenberg med Foderkager og Majs.

Grundstødt d. $24/3$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $26/3$ 27. Søforhør i Aalborg d. $29/4$ 27.

Kl. 3 Fmd. grundstødte C. paa Rosengaardsgrunden ved Indsejlingen til Falkenberg. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt Storm af ØSØ. med Regn. Skibet kom flot uden at have taget nævneværdig Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet for tidligt drejedes for at komme ind i Falkenbergs indre Fyrs grønne Fyrvinkel.

44. M/Lystyacht **Carla**. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stralsund. Havareret og grundstødt d. $\frac{9}{7}$ 27 ved Tysklands N.-Kyst. Tysk Strandingsindberetning dat $\frac{18}{7}$ 27. Kl. 8 Fmd., under haard Ø.-lig Kuling, grundstødte C. ved Promort efter at Motoren var havareret. D. $\frac{12}{7}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

45. Sk. **Cathrine** af Svaneke, 44 Eeg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Brosten.

Grundstødt d. $\frac{24}{3}$ 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{29}{3}$ 27. Strandingsindberetning dat $\frac{31}{3}$ 27.

D. $\frac{22}{3}$ Kl. 10 Fmd. afgik C. fra Rønne i stærkt diset Vejr. Kl. $10\frac{1}{2}$ a Fmd., da Skibet var ca. 1 Sm. fra Land, blev Loggen, der viste 55, sat, og der styredes misv. V.t.S. Kl. 4 Emd., Log 62, ændredes Kursen til VNV. og KL 8 Emd., Log 74, til NV.t.V. Kl. 8^{15} Emd. blev det tæt Taage, der vendtes og styredes SV.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 12 Mn., Log 86, ændredes Kursen til NV.t.V. D. $\frac{3}{3}$ Kl. 4 Fmd., Log 93, ændredes Kursen til SSV. og Kl. 9 Fmd., Log 99, til V.t.S. Kl. 4 Emd., Log 6, loddedes 25 Fv., Kl. 8 Emd., Log $10\frac{1}{2}$, loddedes 24 Fv. og Kl. 11 Emd. loddedes 19 Fv. D. $\frac{24}{3}$ Kl. 0^{30} Fmd., Vinden Ø., Log 26, lagdes Skibet Bak for Bb.s Halse. Loddet holdtes gaaende, Dybde ca. 20 m. Kl. 1^{15} Fmd. lagdes Skibet paa den anden Bov. Kl. 6^{30} Fmd., Log 26, styredes S.t.V. Kl. 8^{45} Fmd. loddedes 15 m, Log $34\frac{1}{2}$, Kursen ændredes til S.t.Ø. Kl. ca. 11 Fmd. saaes pludselig Land forude, Kursen ændredes til V. og Loddet holdtes gaaende, visende 9 m Vand. Kl. 11^{30} Fmd. saaes Brod forude, Kursen ændredes straks til NØ. Paa Grund af Taage var det ikke muligt at faa Kending af Landet. Kl. 2 Emd. loddedes 12 m., Kursen ændredes til S.t.V., Log 42. Kl. ca. 3 Emd., medens Loddet blev gjort klart for at tage et Lodskud, huggede Skibet i Grunden og blev staaende, som det senere viste sig $\frac{1}{4}$ Sm. Ø. for Bøgestrømmen. Besætningen gik i Land i egen Baad. Skibet blev først d. $\frac{17}{7}$ bragt flot og indslæbt til Stege.

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

46. 3^m Sk. **Cathrine** af Thurø, 201 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Cousances til Helsingør.

Førerens slaet over Bord og druknet d. $\frac{24}{9}$ 27 i Kanalen.

Indberetning fra Konsulatet i London dat. $\frac{29}{9}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{3}$ 28.

Kl. 9^{45} Emd., da C. var i Nærheden af Beachy Head, bjærgedes Mesanen. Under Fastgørelsen af denne tog Skibet en Overhaling, hvorved Gaflen svingede ud til Bb. og slog Førerens — Hans Peter Hansen af Thurø — der stod paa Hytten, over Bord. Der kastedes straks en Redningskrans ud og Skibet drejedes til Vinden. Paa Grund af Vejret var det umuligt at sætte Baad paa Vandet, og da man intet hørte eller saa til den overbordfaldne, sattes Kursen mod Dover, hvortil Skibet ankom næste Dag Kl. ca. 11 Fmd.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

47. M/Gl. **Cathrine** af Svendborg. 72 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Svendborg med 108 Tons Briketter.

Grundstødt d. $\frac{24}{11}$ 27 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{11}$ 27. Søforhør i Svendborg d. $\frac{2}{12}$ 27.

KL 3 Emd. passerede G. Flügge, der pejledes i V. i 4 Sm.s giss. Afst.; herfra styredes N.t.V. Skibet gik for Sejl og Motor med ca. 5 Knobs. Vinden var SV.-lig, opfriskende, og Vejret blev efterhaanden stærkt taaget. Efter at have sejlet i ca. 2 Timer ændredes Kursen til N. Loddet holdtes nu gaaende uden at der mærkedes Bund. Kl. 7 Emd. tog Skibet pludselig Grunden som det senere viste sig ved Albuén. Skibet huggede let, men blev efterhaanden sat længere op paa Grunden, og da Vandet samtidig faldt, stod Skibet, der var tæt, i Løbet af ca. 2 Timer roligt. D. $\frac{25}{11}$ Kl. 4^{30} Emd. ankom en Bjergningsdamper, der samme Eftermiddag trak Skibet af Grunden og slæbte det ind paa Albuén Red.

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

48. M/Kt. **Cecilie** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1905. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{7}$ 27.

C. afgik fra Esbjerg d. $\frac{13}{6}$ og fiskede paa forskellige Pladser indtil Kutteren d. $\frac{16}{6}$ Kl. ca. $7\frac{1}{2}$ Fmd. kom paa Prajehold af M/Kt. »Ellen Marie« af Esbjerg, der laa og fiskede. Det var Vindstille, men der gik en temmelig stærk Dønning og Strømmen satte NV. over med jævn. E. M. laa for Anker med Stævnen i ØSØ.-lig Retning og havde et Vaadtræk ude i N.-lig Retning. C., der kom paa V.-lig Kurs, løb foran E. M. og langs denne Kutters Stbs. Side, idet der samtidig blev prajet over til E. M. angaaende Fiskeriet. Da man ikke med Sikkerhed kunde høre Svaret fra E. M., og da C. efterhaanden var kommet udenfor Hørevidde, blev C., der nu var 100—150 Fv. agten for E.M., svinget rundt Stb. over for paany at komme paa Prajehold. Idet C. nærmede sig, lod E. M. imidlertid sine Ankergejer gaa, hvorved sidstnævnte Kutter blev trukket agter over af Voddet med det Resultat, at E. M.s Agterskib tørnede haardt mod C.s Bb.s Side, der blev noget beskadiget.

Ifølge den af E. M.s Besætning afgivne Forklaring var man i denne Kutter af den Opfattelse, at C. under Drejningen agten for E. M. var kommet ind over Vaadtovet og havde faaet Hold i dette, hvorfor Førerens gav Ordre til at lade Slipkrogen til Ankergejerne gaa. Først da Slipkrogen ca. 2 Minutter senere var gaaet, blev man opmærksom paa Kollisionsfaren og forsøgte ved straks at lade Motoren gaa frem, at undgaa Sammenstødet, hvilket dog ikke lykkedes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at E. M. lod sine Ankergejer gaa, medens C. befandt sig tæt agten for E. M.

49. S/S **Cente Stefano Tisza** af Fiume, 2892 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Odense med Korn.

Grundstødt d. $\frac{2}{6}$ 27 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{13}{6}$ 27.

Kl. 5¹³ Fmd. i diset Vejr og under V.-lig Brise passerede C. S. T., der havde Lods om Bord, Halskovrev F. S. om Stb. i ca. 1 Kabellængdes Afst., Log 0. Herfra styredes retv. N.14°V. Da Loggen viste 2, ændredes Kursen til retv. N.30°V. Kl. 6²⁰ Fmd., da Loggen viste 10, tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa 3,1 m Pullen ØSØ. for Kosten paa Elefantgrunden. C. S. T., der blev læk ved Grundstødningen og som fik betydelige Bundskader, kom d. $\frac{4}{6}$ Kl. 12²⁰ Emd. flot ved Hjælp af Bjærgningsdampere, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

50. S/S **Charkow** af Kjøbenhavn, 1026 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Gundia til Liverpool med Frugt.

Tørnet en Pier d. $\frac{9}{3}$ 27 i Liverpool Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{3}$ 27.

Kl. 3 Fmd. da C. assisteret af Lods skulde gaa ind i Toxteth Dock tørnede Bb.s Bov V.- Siden af Dokporten. Skønt Maskinen arbejdede Fuld Kraft Bak, tørnede Stb.s Bov derefter mod Dokportens modsatte Side. C. fik et Par Plader i Boven let beskadiget.

51. M/Sk. **Charly** af Gaabense, 63 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Saxkøbing til Hobro med 265 Jerntromler med Sukker-Melasse.

Strandet og forlist d. $\frac{6}{1}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{21}{1}$ 27. Forlisanmeldelse dat. Orehoved d. $\frac{2}{4}$ 27.

Kl. 11 Emd. passeret Naverens Lysbøje i ca. 2 Sm.s Afst. paa Kursen N. Det blæste en Storm fra SSØ. Kursen ændredes til NNØ. Paa Grund af Snebyger kom Fornæs Fyr ikke i Sigte; men da man antog at være klar af dette, ændredes Kursen til NV. og kort efter til NVt.N. Loddet holdtes gaaende, og da der loddedes 5 Fv. Vand, ændredes Kursen til NNV. idet der stadig blev loddet ca 5 Fv. Vand, indtil Kl. ca, 12 Mn., da Vanddybden blev mindre. Nokken paa Storsejlet blev straks firet og Roret lagt haardt i Læ, men i det samme tog Skibet Grunden ved Sangstrup Klint og blev staaende. D. $\frac{7}{1}$ Kl. ca. 9 Fmd. gik Besætningen i Skibets Jolle og roede i Land. Skibet blev Vrag.

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

52. M/S. **Chile** af Kjøbenhavn, 6913 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Hull.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{11}$ 27 paa Humberfloden.

Indberetning fra Konsulatet i Hull, dat. $\frac{28}{11}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{12}$ 27.

Kl. 6 Emd., da Maskinassistent Leo Marentius Havlykke Nielsen af Kjøbenhavn aabnede Varmekedlens Fyrdør for at tilse Fyret, slog Flammen ud og antændte hans Tøj. Ilden blev straks slukket af de tilstedeværende Maskinmestre; men den paagældende var blevet stærkt forbrændt paa Bryst, Ryg, Arme og Hænder. De forbrændte Steder afvaskedes med Olie og Brandbind blev paalagt. Der telegraferedes til Hull om at have Ambulance klar ved Skibets Ankomst, og da C. Kl. 8 Emd. ankom til King Georges Dock, blev den tilskadekommende bragt til Royal Infirmary, hvor han den $\frac{26}{11}$ afgik ved Døden som Følge af Forbrændingen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes den paagældendes egen Uforsigtighed, idet han har aabnet Fyrdøren medens Flammen har været tændt eller kort efter, at denne er gaaet ud, hvorved de i Fyret dannede Oliedampe, paa Grund af den pludselige Lufttilførsel og ved Hjælp af det endnu stærkt ophedede Murværk er blevet antændt, hvorfor en Art Eksplosion er indtruffet og Flammen er slaet ud gennem den aabne Fyrdør.

53. M/Sk. **Christian** af Aalborg, 76 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg. Paa Rejse fra Fakse til Sikeå med 127 Tons Kalksten.

Grundstødt d. $\frac{1}{6}$ 27 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat $\frac{8}{6}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{10}{4}$ 28.

Om Morgenen mødte C. Is ved Holmudden, hvorfor det blev besluttet at søge ind til Ostnæs. Der sejledes efter en svensk 3^m Motorskonnert, der havde Kendtmand om Bord. Kl. 10 Fmd. grundstødte C. paa Grunden Utliggaren, Westra Kvarnen. Kl. 11 Emd. kom Skibet, der ikke havde taget nævneværdig Skade, flot ved egen Hjælp.

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

54. 3^m Sk. **Christian** af Svendborg, 225 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Salsaker til Scarborough med Træ.

Havareret d. $\frac{3}{10}$ 27 i Nordsøen, mistet Dækslast.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{5}{10}$ 27.

Kl. 4 Fmd., da C. under en Orkan fra NV. befandt sig paa omtrentlig Plads 56° N. Brd. 2° Ø. Lgd. blev Redningsbaaden med Davidder samt en Del af Dækslasten slaet over Bord af Søen.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

55. M/S **Cimbria** af Brantevik, 463 Reg. T. Br. Bygget 1920. Paa Rejse fra Seaham til Nibe med 654 Tons Stenkul.

Grundstødt d. $\frac{9}{5}$ 27 i Limfjorden.

Søforhør i Nibe d. $\frac{11}{5}$ 27.

Kl. 4³⁰ Emd. lettedes udenfor Indløbet til Nibe, hvor Skibet havde ligget opankret for at afvente Højvande, hvorefter C. med Assistance af Lods og Bugserbaad styredes mod Nibe Havn. Vinden var V.-lig haard Kuling. Kl. 4³⁵ blev der, for at faa bedre Styring paa Skibet, slaet Langsomt Frem til Motoren, der hidtil havde været stoppet. Motoren nægtede imidlertid at starte, og C. blev nu af Strømmen, der løb haardt, ført paa Grund i Løbets Bb.s Side. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp eller med Assistance af Bugserbaaden, blev en ca. 100 Tons af Ladningen d. $\frac{10}{5}$ lægtret, hvorefter Skibet Kl. 7²⁰ Emd. blev slæbt af Grunden og indbragt til Nibe.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

56. S/S **City of Omaha** af Wilmington N. C. Paa Rejse fra Bremerhaven til Nørresundby.

Grundstødt d. $\frac{13}{4}$ 27 i Storebælt.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{20}{4}$ 27.

Kl. 12¹⁵ Fmd. tog C. o. O., der havde tysk Østersølods om Bord, Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Omø Fyr i misv. S.14°V., Hov Fyr i misv. S.73°V. og Helleholm i misv. N.81°V. D. $\frac{15}{4}$ Kl. 9⁴⁵ Fmd. blev Skibet bragt flot af 2 Bjergningsdampere efter at en Del af Ladningen var lægtret.

Anm. Aarsagen angives at være, at Røgen fra Skorstenen skjulte Fyrene.

57. S/S **Codan** af Stege, 189 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Stege til Kallehave. Kollideret d. $\frac{31}{10}$ 27 i Bøgestrømmen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $\frac{2}{11}$ 27.

Kl. 6²⁵ Emd. afgik G. fra Stege. Da Skibet kom ud af Havnen, kom en Dampers grønne Lanterne i Sigte om Stb. Kort efter viste det andet Skib, S/S »Mathilde« af Stege, som havde en Pram paa Slæb — baade rødt og grønt. Da Skibene nærmede sig hinanden, reducerede C. Farten. Kort efter forsvandt M.s grønne Lanterne, hvorfor C.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter ramte C.s Stævn M.s Bb.s Side, hvorved sidstnævnte Skib fik Hul i Siden og sank i Løbet af faa Minutter. M.s Besætning blev reddet om Bord i C.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. befandt sig i Havnefyrets klare Vinkel, da man saa C. komme ud af Havnen. M.s Ror blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort Tone med Dampfløjten. Kort efter hørtes fra C. to korte Toner og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at M. for sent har villet krydse Sejlløbet for at komme over i dettes Stb.s Side, samt at der fra G. ikke er udvist tilstrækkelig Forsigtighed efter at M.s grønne Lanterne er kommet i Sigte.

58. Motorsejler **Cäsar** af Slesvig. Paa Rejse fra Flensborg til Næstved med 110 Tons Koks.

Grundstødt d. $\frac{29}{10}$ ved Fyens S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{7}{11}$ 27.

D. $\frac{28}{10}$ Kl. ca. 4 Emd. opankredes C. midt i Farvandet mellem Bregninge Skov og NV. Spidsen af Thurø paa Grund af Motorhavari. D. $\frac{28}{10}$ Kl. ca. 1 Emd. var Havariet udbedret. Medens man var beskæftiget med at varme Motoren op, gik Skibet som Følge af tiltagende Kuling i Drift og drev med Stb.s Side ned mod nogle Bundgarnspæle, og Kl. ca. 1⁴⁵ Emd. tog Skibet Grunden med Roret og Agterenden. Efter forgæves at have søgt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, modtoges Kl. ca. 4 Emd. Tilbud om Assistance fra en Lods-Motorbaad. Vandstanden var imidlertid faldet en Del, og først d. $\frac{30}{10}$ Kl. ca. 7 Fmd. lykkedes det at faa C. flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

59. S/S **Dan** af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{26}{12}$ 27 paa Sekondi Roads.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{31}{1}$ 28.

Under Manøvrering med at bringe Lægter Nr. 211 langs Siden af D., der laa til Ankers, tørnede Lægteren mod D.s Skrue, hvorved ca. 10 Tommer af et Skrueblad brækkede af.

Anm. Søforklaring fra Lægteren foreligger ikke.

60. S/S **Dan** af Kolding. Paa Rejse fra Løverodde Bro til Kolding.

Kolli deret d. $\frac{10}{7}$ 27 i Kolding Havn.

Søforhør i Kolding d. $\frac{15}{7}$ 27.

Se Nr. 19.

61. S/S **Danefelt** af Aalborg, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Methil til Amble. 1 Mand forsvundet d. $\frac{16}{2}$ 27 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Newcastle dat. $\frac{18}{2}$ 27.

Kl. 9³⁰ Fmd., da D. i fint Vejr var i Nærheden af Boulmer Bøje, savnedes Hovmester Johannes Ferdinand Ørvald af København, der sidst var set Kl. 9¹⁵ Fmd. Da Eftersøgning om Bord viste sig forgæves, afsøgte Farvandet uden Resultat i ca. $\frac{1}{2}$ Time, hvorefter Rejsen fortsattes.

62. S/S **Dania** af Nyborg, 1099 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse til Nyborg.

Kollideret d. $\frac{14}{1}$ 27 i Kattegat.

Søforhør i Nyborg d. $\frac{15}{1}$ og $\frac{8}{2}$ 27.

Kl. ca. 5²⁰ Emd., da D. var ca. 1^{1/2} Sm. NV. af Lappe-Grund Fyrskib, saaes forude en Lanterne, der antoges at hidrøre fra et medgaaende Fartøj. Kursen ændredes fra NV.^{1/2}V.V. til NV.^{1/4}V. Da D. nærmede sig det andet Skib, blev Roret lagt haardt Bb.; men da Lanteren syntes at trække Stb. over, blev Roret skiftet til haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter — Kl. ca. 5³⁰ Emd. — tørnede D. med Stb. Bov mod det andet Skib, der viste sig at være Ff. »Kattegat« af Frederikshavn, der laa opankret. Da K. kunde klare sig ind til Helsingør, fortsattes Rejsen. D. led ingen Skade ved Kollisionen.

K.s Besætning har den ¹⁹/₁ ved Søforklaring i Helsingør oplyst, at K. opankredes d. ¹³/_i Kl. 7³⁰ Emd. noget N. for Lappe-Grund Fyrskib i Kronborg Fyrs grønne Fyrwinkel. D. ¹⁴/₁ Kl. 4 Emd. sattes Ankerlanternen ca. ⁷/₂ Fod over Dækket, Kl. ca. 5³⁰ Emd. — medens hele Besætningen var under Dæk — skete Paasejlingen, hvorved K. mistede Ankergrejerne og fik Klyverbommen brækket, Stb.s Bov slaet ind over Vandlinjen og Dækket forskubbet. Efter Paasejlingen sejlede K. til Helsingør.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes et Fejlskøn fra den vagthavende Styrmand i D.

63. 3^m Sk. **Danio** af Nystad. Paa Rejse fra Kiel til Lybæk.

Grundstød d. ¹⁵/₅ 27 ved Lollands S.-Kyst.

Indberetning dat ¹⁹/₇ 27.

Kl. ca. 4³⁰ Fmd. grundstødte D. ved Billitze Mølle. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Føreren var beruset.

64. M/S **Danmark** af Kjøbenhavn. 8391 Ree. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Port Said til Havre.

1 Mand dræbt og 1 Mand tilskadekommet ved Ulykestilfælde d. ³¹/₃ 27 i Middelhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁶/₄ 27.

D. ³¹/₃ blæste det Storm af NV. med høj Sø. Kl. 2¹⁵ Emd. tog Skibet, der styrede retv. N.74°V. og gik Fuld Kraft, en ualmindelig svær Sø over forude, der skyllede Dækslasten fra Nr. 1 Lugen — ca. 80 Tons Copra — agter efter ind mod Spilhuset paa Fordækket. Farten mindskedes til Langsomt. 1. Styrmand, der sammen med Matros Lars Kristensen Rosgaard var beskæftiget med at surre Presenninger over Copraen paa Luge 1, forsøgte at springe op paa Spilhuset, da Søen kom over, men kom herved i Klemme mellem Dækslasten og Bb.s Spil. 2. Styrmand og Folkene, der kom til for at befri 1. Styrmand saa da, at Matros Rosgaard havde faaet Hovedet klemt mellem Dækslasten og Spilhuset, saaledes at Døden var indtraadt øjeblikkelig. Da 1. Styrmand blev befriet, viste det sig, at han havde brækket højre Laarene og Skinneben. 2 Ribben i højre Side og venstre Ankel. D. ink ind til Bizerta for at faa Styrmanden under Lægebehandling og Matros Rosgaard begravet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

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

1 Mand forsvundet d. ²⁰/₉ 27 i Savannah.

Søforklaring i Savannah d. ²³/₉ 27.

Kl. ca. 3²⁰ Emd. savnedes Letmatros Simond Peder Christiansen. Der anstillede straks en Undersøgelse, der resulterede i, at man Kl. 4³⁰ Emd. ved Hjælp af et Dræg fandt den paagældende druknet i Floden.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den paagældende, der var beskæftiget med Rustbankning udebbords, ved at springe fra Stillingen til en Lægter, der laa fortøjet langs D.s Side, har forfejlet Springet og er faldet i Vandet.

66. Ff. **Delfinen** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg.

Kollideret d. ⁵/₉ 27 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²¹/₉ og ²⁷/₁₀ 27. Søforhør i Grenaa d. ⁸/₁₀ 27.

Se Nr. 22.

67. S/S **Diana** af Aalborg, 942 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg.

Grundstød d. ⁷/₁ 27 i Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁷/₁ 27.

Kl. 3⁵⁶ Fmd. passeredes Christianshaab. Da det var taaget Vejr. holdtes Haandlodet gaaende; der loddedes 11 m og styredes NNV. for Langsomt Fart. Kl. 4⁰⁵ Fmd. tog Skibet Grunden paa Fjordens N. Side og blev staaende. D. kom af Grunden samme Dags Formiddag ved .Hjælp af en Slæbedamper.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen er foranlediget ved Strømsætning og Taage.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg.

Grundstød d. ¹¹/₁₁ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁹/₁₁ 27.

Kl. 4 Fmd. passerede D. Hals Barre Fyr. hvorfra der med reduceret Fart styredes efter Egense Fyr. Da Leddyrene kort efter viste nordlig Skel. beordredes Stb.s Ror. Rorgængerer lagde Horet Bb., hvilket straks opdagedes, hvorefter Koret skiftedes til Sti., derefter til Bl), for at rette Skibet op. Umiddelbart efter tog Skibet Grumlen paa Rendens S. Side, tæt ved Korsholmene. Kl. 6 Kind. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den forkerte Rormanøvre i Forbindelse med haard Ø.-lig Vind og haard S.-lig Strøm.

68. S/S **Donav** af Stettin, ca. 800 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Korsør til Stettin. Tom. Grundstødt d. $^{20}/_{10}$ 27 ved Langelands S.-Kyst. Strandingsindberetning dat. $^{21}/_{10}$ 27. Kl. 12 Mn. grundstødte D. ved Vesterud.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regn, Snetykning samt Strømsætning.

69. M/Gl. **Dora** af Thurø, 31 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Aalborg til Masnedsund og Svendborg med Mel, Cement og Ærter.

Strandet og forlist d. $^{2}/_{10}$ 27 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing S. d. $^{5}/_{10}$ 27. Strandingsindberetning dat. $^{10}/_{10}$ 27. Strandingsindberetning dat. Thurø d. $^{31}/_{10}$ 27.

Kl. 6¹⁰ Fmd. passeredes Fornæs Fyr i en giss. Afstand af 0,5 Sm. Kursen sattes Ø. om Hjelm, der passeredes Kl. 11 Fmd. i en giss. Afstand af 4 Sm. Herfra styredes mod Sejro Lysbøje, idet Afdriften skønnedes at være $1\frac{1}{2}$ Str. Vinden, der hidtil havde været V.-lig. sprang Kl. 2 Kmd. til SV. med Regntykning. Der toges to Reb i Storsejlet, og Fok og Klyver bjærgedes. Kl. $3\frac{1}{2}$ Emd. kom Baaken paa Sjællands Rev i Sigte tværs over Bb. i 3 Sm.s Afstand. For at komme klar af Revet, blev et Reb taget ud af Storsejlet, og Stagfok og Klyver blev sat. Kl. ca. 5 Emd. kom Land i Sigte paa læ Bov. Da Klyverlejderen umiddelbart efter brækkede og Klyveren blev slaaet i Stykker, halsedes rundt for at gaa gennem Snækkeløbet. Kl. $7\frac{1}{2}$ Emd. ankrede ud for Odden Havn for begge Ankre i 4 Fv. Vand. Kl. $8\frac{1}{2}$ Emd. sprang Vinden til NV. Ca. 10 Minutter senere startedes Motoren, og torebet Storsejl samt Stagfokken blev sat. Det viste sig nu umuligt at hive Ankrene hjem, og kort efter sprang begge Ankerkæder. Herved blev Stb.s Ankerklyds og et Par Dæksplanker revet ud, og endvidere knækkede Fokkestaget. hvorved Stortoppen knækkede og Nokken paa Storsejlet faldt ned. Der styredes Ø. for at komme ind paa Isefjorden. Kl. ca. $9\frac{1}{2}$ Emd. stoppede Motoren, og det viste sig. at Stængestaget var kommet i Skruen. Det blæste nu en orkanagtig Storm, og Skibet faldt tværs i Søen, hvorved Storsejlet gik fuldstændig i Stykker. Da en Stranding syntes uundgaaelig, idet Motorrummet af en Braadsø fyldtes med Vand, blev Jollen gjort klar. og D. styredes mod Land. Kl. ca. 10 Emd. tog Skibet Grunden paa Grønne-Revle, hvorefter Besætningen reddede sig i Land i Jollen. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

70. 4^m M/Sk. **Dronning Margrethe** af Kjøbenhavn. 469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Bøg.

a) Kollideret d. $^{29}/_{6}$ 27 i Drammen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{9}/_{1}$ 28.

Kl. 2³⁰ Emd., medens D. M. assisteret af Lods og ved egen Maskine forhalede i Drammens Havn. kom en Wire i Skruen. Skibet fortøjedes, og en Slæbebaad tilkaldtes til Assistance. Under Arbejdet med at svaje D. M. rundt, blev Skibet af Strømmen ført mod en Fortøjningspæl, der brækkede, hvorefter Agterskibet tørnede mod Sprydet af en Galease, der blev en Del beskadiget. D. M. fik Ishuden revet en Del op og et Par Planker let beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Middelsborough til Kjøbenhavn med Salt.

1 Mand skyllet over Bord, Skibet havareret d. $^{22}/_{11}$ 27 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Bergen d. $^{1}/_{12}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{27}/_{12}$ 27.

Kl. 2⁵⁰ Fmd. — medens D. M. laa underdrejet under en ØSØ.-lig Storm blev Ungmand Walter Kunz, der var hjemmehørende i Tyskland, skyllet over Bord af en svær Braadsø. Der kastedes straks en Redningskrans samt en Kasteline ud til den overbordfaldne; men han forsvandt umiddelbart efter. Den svære Sø brækkede Storgaflen, knuste Arbejdsjollen, der var surret paa Nr. 1 Luge. sønderrev den øverste Presenning paa alle tre Luger, bøjede flere af Lugesringsboltene, flækkede Bb.s Bom paa Nr. 1 Luge samt slog en Del af Skanseklædningen ind. I et alholdt Skibsraad blev det besluttet at søge Hjælp hos et andet Skib, og d. $^{23}/_{11}$ Kl. 10²⁰ Fmd. blev D. M. taget paa Slæb af S/S »P.G. Halvorsen« af Bergen og indslæbt til Bergen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

71. M/Sk. **Dykkeren** af Lynæs, 61 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Hasle til Odense med Mursten.

Sprunget læk og forlist d. $^{24}/_{9}$ 27 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Hamborg dat. $^{28}/_{9}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{28}/_{9}$ 27. Forlisanmeldelse dat. $^{29}/_{9}$ 27.

Kl. ca. 7 Fmd. afgik D. fra Hasle i fint Vejr. Der styredes V. $^{1}/_{2}$ N. efter Falsterbo F. S. Kl. ca. 9 Fmd. blæste det en haard Kuling af SV. med tilsvarende Sø. Paa dette Tidspunkt opdagedes det, at der var 12" Vand i Skibet. Man gik straks i Gang med at pumpe læns, men uden Resultat, hvorfor Motoren startedes til Hjælp ved Lænsningen. Da Vandet stadig steg i Skibet, sattes Nødsignal, og Kl. 12²⁰ Fmd. blev Besætningen bjærgert af S/S »Kapitain Kroos« af Hamborg. K. C. blev i Nærheden af D. indtil Skibet Kl. 1²⁰ Emd. sank paa 55°56' N. Br. 13°59' Ø. Lgd. D. $^{25}/_{9}$ blev D.s Besætning landsat i Holtenuau.

Anm. Om Aarsagen til Lækagen er intet oplyst.

72. **Dækspram Nr. 37** af Kjøbenhavn.

Paasejlet d. $^{24}/_{5}$ 27 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $^{18}/_{8}$ 27.

Prammen laa Kl. 11⁴⁵ Fmd. fortøjet langs Siden af M/S »Odense« ved Kvæsthusbroen, da Vandbaad »Neptun« af Kjøbenhavn med Stævnen tørnede Prammens Ror, hvorved Rorstammen knækkede.

N.s Fører har forklaret, at N. skulde ind til Kvæsthusbroen for Vandfyldning. Da der syntes Fare

for en Kollision med D. Nr. 37. kastedes Skruen bak. Da N. imidlertid havde faaet en flydende Maatte i Skruen, lykkedes Bakmanøvren ikke, hvorfor N. tørnede Prammen med sin Bb.s Bov.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

73. 2^m Ff. **Egeria** af Trangisvaag, 76 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $\frac{7}{4}$ 27 i Atlanterhavet; søgt Nøhavn.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{18}{5}$ 27.

Kl. ca. 9 Emd. saas en Trawlers klare Lanterne forude om Stb. E.s Kurs var NV., det blæste en frisk Kuling af NNØ. Da der syntes at være Fare for en Kollision, blev E.s Ror lagt haardt Stb., idet det antoges, at Trawleren laa stille. Trawleren, der senere viste sig at være »Gulltop« af Reykjavik, nærmede sig imidlertid hurtigt E., hvis Skøder fredes af. Umiddelbart efter ramte E.s Stævn G.s Bb.s Side midtskibs, hvorved E.s Yderstævn brækkede. E. gik til Reykjavik for Reparation.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

74. 4^m M/Sk. **Elin** af Kjøbenhavn, 361 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Bizerta til Libau med 6 Kanoner og 98 Tons Ammunition.

Brændt og forlist d. $\frac{26}{7}$ 27 i Atlanterhavet.

Søforhør i Bordeaux d. $\frac{1}{8}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{8}$ 27. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $\frac{1}{12}$ 27.

Kl. ca. 5²⁰ Emd., da Skibet befandt sig paa ca. 41°30' N. Brd. 11°45' V. Lgd., stoppedes Motoren. Umiddelbart efter observeredes Ild under Dørken i Bb.s Side af Maskinrummet. Efter forgæves at have søgt at bekæmpe Ilden, gjordes Redningsbaaden klar til at sættes ud. Under Arbejdet hermed begyndte Ladningen at explodere, hvorfor Jollen blev sat paa Vandet og hele Besætningen forlod Skibet. Kl. ca. 9¹⁵ Emd. hørtes to voldsomme Explosioner og umiddelbart efter var Skibet forsvundet. D. $\frac{28}{7}$ Kl. ca. 4 Fmd. blev E.s Besætning, efter stadig at have sejlet og roet ØSØ. over, optaget af S/S »Graslin« af Nantes og indbragt til Bordeaux.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved at der gennem Cylindrenes Gennemblæsningshaner under Motorens Standsning slog Gnister ned under Dørken og der antændte oliemættet Træ. Tvistrester eller lignende.

75. 3^m Sk. **Elisabeth** af Marstal. 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Ballina til St. John's, Newfoundland. i Ballast.

Grundstødt. $\frac{1}{10}$ 27 ved Irlands V.-Kyst.

Indberetning til Ministry for Industry and Commerce. Indberetning til Board of Trade.

Ved Afsejling fra Ballina tog E., der havde Lods om Bord, Kl. 3 Emd. Grunden paa Barren. D. $\frac{7}{10}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Slæbedamper og gik tilbage til Ballina for Undersøgelse.

76. M/Tj. **Elisabeth** af Svendborg, 83 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern. Paa Rejse fra Horsens til Halmstad.

Kollideret d. $\frac{6}{3}$ 27 i Horsens Fjord.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{20}{4}$ 27. Søforhør i Horsens d. $\frac{18}{5}$ 27.

Kl. Ca. 1 Emd., da Skibet i fint Vejr netop havde passeret Snaptun, paasejledes en til Ankers liggende Pram, hvorved Fisker Anton Nielsen af Snaptun, der var om Bord i Prammen, faldt over Bord. E.s Fører, der var alene paa Dækket, observerede først Prammen etter at Paasejlingen var sket. Det forsøgte at sejle E. tilbage til den overbordfaldne; men inden Skibet naaede Stedet, var han forsvunden og kom ikke mere til Syne.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at E.s Fører ikke har været tilstrækkelig agtpaagivende m. H. t. at holde behørig Udkig.

77. 3^m Sk. **Elisabetha** af Marstal. 323 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal.

a) Paa Rejse fra Stockholm til Marokko med Træ.

Grundstødt d. $\frac{8}{8}$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{8}$ 27.

Kl. 2³⁰ Emd. grundstødte K. ved Bredgrund under en stiv Ø.-lig Kuling. Skibet kom flot s. D. Kl. 7³⁰ Emd.

b) Paa Rejse fra Larache til Setubal i Ballast.

Kollideret d. $\frac{15}{10}$ 27 i Atlanterhavet; søgt Nøhavn.

Søforklaring i Cadiz d. $\frac{17}{10}$ og $\frac{31}{10}$ 27. Indberetning fra Konsulatet i Oran dat. $\frac{19}{10}$ 27.

Kl. 4 Fmd., da K. var ca. 24 Sm. V. af Cadiz og laa Bidevind SSV. over, pejledes en Dampers Toplanterner i VNV. i ca. $4\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. Kl. ca. 4²⁰ Fmd., da en Kollision svntes uundgaelig. blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter tørnede Damperen, der senere viste sig at være S S »Valperga« af Genua paa Rejse til Oran. mod E.s Stb.s Bov og Side, hvorved E. blev en Del beskadiget. En af E.s Letmatroser var forsvundet efter Kollisionen; det viste sig senere, at han var sprunget om Bord i V., der landsatte ham i Oran. K. søgte ind til Cadiz for Reparation.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

78. M Kt. **Ellen Marie** af Esbjerg, 28 Reg. T. Br. Bygget 1908. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{16}{6}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{7}$ 27.

Se Nr. 48.

79. S/S **Ellen** af Kjøbenhavn, 786 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Portimas til Kirkcaldy med Kork.

Tørnet Kajen d. $17/4$ 27 i Kirkcaldy Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/4$ 27.

Kl. 3 Emd. da E. under Assistance af Lods og under V.-lig Kuling gik ind i Havnen, blev Skibet af Vinden ført over paa den Ø.-lige Kaj, hvorved nogle Plader beskadiges.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

80. 3^m Sk. **Ellen** af Marstal, 305 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Swansea til Venezuela.

a) Stukket Ankrene fra sig d. $31/3$ 27 ved Englands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $5/4$ 27. Søforklaring i Swansea d. $7/4$ 27.

Kl. 2 Emd. gik E., der under en SSØ.-lig Storm laa til Ankers for begge Ankere ved Lundy-Island, i Drift. Ankrene kappedes og det blev besluttet at søge tilbage til Swansea.

b) Kollideret d. $1/4$ 27 i Swansea Havn.

Søforklaring i Swansea d. $7/4$ 27.

Kl. 4 Emd., da E. under Assistance af Lods og Slæbebaad manøvrerede i South-Dock, tørnede Jagerbommen mod to Kraner paa Kajen. Skibets Forgrejser blev let beskadiget, og Kranernes Surringer sprængtes.

81. 3^m Sk. **Ellen** af Thurø, 197 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg.

Havareret d. $24/12$ 27 i Charlestown (Cornwall)

Indberetning til Board of Trade dat. $24/12$ 27.

Kl. 6 Fmd., medens E. laa fortøjet ved Kajen med S/S »Eleth« af Liverpool fortøjet langs Stb.s Side, blev »Eleth« af Strømmen ført ned mod »Ellen«s Kranbjælke, der brækkede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

82. M/Gl. **Elsa** af Hamborg, 70 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Hvede. Grundstødt d. $17/2$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat $19/2$ 27.

Kl. 11 Emd. grundstødte E. ved Uhme Strand efter at være gaaet i Drift med Ankeret.

Anm. Der foreligger ingen Oplysning om, hvorvidt Skibet senere er kommet flot.

83. S/S **Elsborg** af Kjøbenhavn, 1547 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Randers til Danzig.

Grundstødt d. $3/8$ 27 i Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/9$ 27.

Kl. 4 Emd. da E., der havde Lods om Bord, var ca. 1 Sm. fra Randers, gierede Skibet pludselig Bb. over. Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men Skibet tog i det samme Grunden paa Løbets N. Side og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. $7/8$ Kl. 11 Fmd. kom E. flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere. E., der gik tilbage til Randers for Undersøgelse, havde ingen Skade taget ved Grundstødningen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til, at Skibet pludselig gierede Bb. over.

b) Paa Rejse fra Oran til Dakar.

1 Mand forsvundet d. $17/12$ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Dakar dat $24/12$ 27. Indberetning gennem Udenrigsministeriet dat. $12/1$ 28.

Kl. 1¹⁵ Fmd., da Skibet befandt sig paa $18^{\circ}30'$ N. Brd. $17^{\circ}25'$ V. Lgd. meddelte 1. Maskinmesteren, at Fyrbøder Oscar Theilmann Nielsen af Aarhus var forsvundet. Da Eftersøgning i Skibet viste sig forgæves, blev Skibet lagt paa modsat Kurs og en Baad gjort klar til at sætte i Vandet. Efter at have sejlet ca. 2 Sm. tilbage, blev Maskinen stoppet og Baaden sat ud. Kl. 2²⁰ Kind., da al Eftersøgning viste sig forgæves, fortsattes Rejsen. Den forulykkede blev sidst set Kl. 0⁴⁵ Fmd., da han var oppe for at dreje Ventilene i Vinden.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

84. M/Sk. **Else** af Frederikshavn, 67 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Frederikssund til Hamborg med Byg.

Kollideret d. $23/11$ 27 i Kieler Kanalen.

Søforklaring i Hamborg d. $3/12$ 27. Søforhør i Frederikshavn d. $3/1$ 28.

Kl. ca. 9 Fmd. kom E. ind i Kieler-Kanalen. Da Skibet befandt sig ved 74,5 km Stenen, blev der fra en medgaaende Damper, der senere viste sig at være engelsk S/S »Albionic«, signaleret, at denne vilde passere E. Der holdtes straks over i Kanalens Stb.s Side. Da As. Hæk passeredes, bemærkedes det, at Damperens Maskine var stoppet. E.s Propeller blev slaet fra, hvorefter Skibene løb ca. 3 Minutter ved Siden af hinanden. A.s Maskine sattes nu i Gang, og E. fik af A.s Hæk et let Stød paa Bb.s Side. A.s Skruevand bevirkede, at E. mistede Styringen og tog Grunden med Agterskibet, hvorved Rorpinden knækkede, og umiddelbart efter tørnede E.s Klyverbom mod A.s Stb.s Side Ved Kollisionen knækkede E.s Klyverbom og Stævn.

Anm. 1. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

Anm. 2. Rettens søkyndige Medlemmer skønnede, at E.s Manøvrer var i fuld Overensstemmelse med, hvad der under de givne Omstændigheder skulde være udført, og at E. derfor var uden Skyld i Kollisionen.

- 85.** S/S **Emilie Mærsk** af Svendborg, 2243 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.
 Paasejlet d. $\frac{5}{5}$ 27 i St. John's (N. B.).
 Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{5}$ 27.
 Kl. 6²⁵ Fmd. blev E. M., der laa fortojet i Havnen, paasejlet af S/S »Chaleur« af Southampton. Ved Paasejlingen fik E. M. Stb.s Side forude beskadiget.
 Anm. Søforklaring for C. foreligger ikke.
- 86.** Ff. **Emmy** af Grorerne, 30 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Skagerak.
 Strandet og forlist d. $\frac{16}{2}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.
 Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{2}$ 21.
 Kl. 2¹⁵ Fmd. strandede E. i tæt Taage ved Skagen. Besætningen — 4 Mand — blev bragt i Land af Gl. Skagens Redningsbaad. Skibet blev Vrag.
- 87.** S/S **England** af Kjøbenhavn, 2499 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Calais til West Hartlepool.
 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{10}$ 27 i Norsøen.
 Indberetning fra Konsulatet i Newcastle. Søforhør i Aarhus d. $\frac{2}{11}$ 27.
 Kl. 1 Emd., da E. befandt sig ca. 4 Sm. SV. af Crome Knoll F.S., blev der truffet Forberedelse til af fylde Agterdækket med Vand, da Skibet paa Grund af Vind og Sø ikke kunde styres. Under Arbejdet med at lægge Lugerne over Nr. 4 Lasten, traadte Letmatros Herluf Robert Andersen af Skive paa et Luge-dæksel, der ikke var lagt paa Plads, hvorved han fik Overbalance og styrtede ned i Lasten. Kl. 2¹⁰ Emd. afgik den paagældende ved Døden uden at være kommet til Bevidsthed.
 Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 88.** M/Ff. **Erik** af Lemvig, 26 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.
 Grundstød d. $\frac{12}{8}$ 27 ved Jyllands V.-Kyst.
 Strandingsforretning i Vejers d. $\frac{12}{8}$ 27. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{18}{8}$ 27. Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{10}$ 27.
 D. $\frac{11}{8}$ Kl. ca. 11 $\frac{1}{2}$ Emd. afgik E. fra Esbjerg for at fiske ved Sdr. Lyngvig. D. $\frac{12}{8}$ Kl. 6³⁰ Fmd. surrede Føreren, der havde Vagten og var alene paa Dækket, Rattet og gik ned for at purre den Fisker, der skulde overtage Vagten. Føreren gik straks til Køjs, uden at vente paa, at Afløseren tørnede ud, og Fartøjer, hvis Motor stadig havde været i Gang, fortsatte nu Sejladsen uden Vagt paa Dækket indtil det Kl. 7³⁰ Fmd. grundstødte paa den yderste Revle udenfor Vejers, hvor det huggede haardt. Besætningen kom straks paa Dækker, og efter foræves at have søgt at bringe E., der imidlertid af Søen var kastet ind mellem Revlerne, klar af disse, blev Fartøjet, der var blevet læk, sat paa Grund paa 2. Revle. Besætningen blev ved Middagstid bjerget af Vejers Redningsbaad. D. $\frac{13}{8}$ blev E. bragt flot af en Bjergningsdamper.
 Anm. 1. Sørøtten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Grundstødningen er foranlediget ved den af Føreren udviste Pligt forsømmelse ved at forlade Dækket forinden Afløseren var kommet op.
 Anm. 2. Ved en under $\frac{25}{1}$ 28 af Varde Ret afsagt Dom. blev E.s Fører i Medfør af Sølovens § 293 idømt en Bøde paa 200 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have forvoldt Grundstødningen.
- 89.** S/S **Erik Boye** af Kjøbenhavn, 2238 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.
 a) Paa Rejse fra Brakested til Calais med Props.
 Grundstød d. $\frac{5}{7}$ 27 i Sundet.
 Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{23}{9}$ 27.
 Kl. 1 Emd. passeredes tæt V. om Drogden F.S. i taaget Vejr. Haandloddet holdtes gaaende og Maskinen arbejdede langsomt Frem. Kl. ca. 1¹⁵ Emd. saaes om Stb. Trekosten ved Drogden og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig i Farvandets Ø. Side V. for Linien mellem Trekosten og Drogdens F.S. Om Morgenen d. $\frac{6}{7}$ efter at en Del af Ladningen var lægteret, kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper. Ved Dykkerundersøgelse konstateredes ubetydelig Bundskade.
 Anm. Sørøtten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.
 b) Kollideret d. $\frac{31}{8}$ 27 i Makslathi.
 Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{23}{9}$ 27.
 Kl. 8⁴⁵ Fmd., under en stærk VNV.-lig Kuling, medens E. B. laa fortojet paa anvist Plads, sprængtes Fortøjningskæden til Bøjen, hvortil E. B.s Agterende var fortojet. E. B. drev ned paa Finsk S/S »Delaware«, hvis Opstaaende imellem Storrig og Poop blev beskadiget.
 Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af del ovenfor anførte.
 c) Paa Rejse fra Makslathi til Calais med Pulpwood.
 Mistet Dækslast d. $\frac{8}{9}$ og $\frac{9}{9}$ 27 i Nordsøen.
 Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $\frac{23}{9}$ 27.
 D. $\frac{8}{9}$ Kl. 8⁵⁵ Emd. passeredes Hanstholm i 9 Sm.s Afstand under haard V.-lis Kuling. Kl. 9⁰⁵ Emd. tog Skibet en Overhaling til Stb., hvorved flere Støtter agten for Stb.s Fokkerig brækkede og noget af Dækslasten gik over Bord. Bb.s 4. Tank fyldtes. D. $\frac{9}{9}$ Kl. 5 Fmd. brækkede Dækslastsurringen og Støtter mellem Fokkemasten og Broen, hvorved ca. 30 Fv. af Dækslasten gik over Bord.
- 90.** S/S **Esbjerg** af Aalborg, 472 Reg. T. Br. Bygget 1872/1883 af Jern.
 a) Paa Rejse fra Aalborg til Hamborg med Stykgods og Kreaturer.
 Grundstød d. $\frac{22}{3}$ 27 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{5}{4}$ 27. Søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{4}$ 27.

Kl. ca. 8 Emd. da E. manøvreredes ud af Havnen, tog Skibet — under Forsøg paa at gaa N. om et norsk Motorskib, der laa opankret — Grunden ved Siden af den gravede Rende, tæt ved Bolværket paa Nørre Sundby-Siden. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, blev Bugserbaaden »Frem« af Aalborg tilkaldt til Assistance. D. $\frac{23}{2}$ Kl. 2 Emd. begyndte F. at slæbe paa E. Kl. 5 Emd. fik E. yderligere en Slæber fra S/S »Svanholm« og Kl. $\frac{51}{4}$ Emd. var Skibet flot. Da E. fandtes tæt, fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der ikke var tilstrækkelig Plads for E. til at gaa N. om Ankerliggeren.

b) Paa Rejse fra Hamborg til Aalborg med Stykgods og Foderstoffer.

Grundstød d. $\frac{10}{4}$ 27 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{19}{4}$ 27.

Kl. ca. $\frac{41}{2}$ Fmd., da E. kom ud af Langerak, blev det tæt Taage. Rejsen fortsattes med reduceret Fart og Loddet holdtes gaaende. Da der loddedes 5 Fv. Vand, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig tæt ved Engholm Fyr. Kl. ca. 6 Fmd. kom E. flot ved Assistance af S/S »C. P. A. Kock«.

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

91. S/S **Estland** af Kjøbenhavn, 1253 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra Malaga til Pomaron i Ballast.

Grundstød d. $\frac{9}{1}$ 27 paa Guadiana Floden.

Søforklaring i Cadiz d. $\frac{28}{1}$ 27.

Kl. 4 Emd. kom E., der havde Lods samt Rorgænger fra Land om Bord, under en brat Stb.s Drejning for nær Bredden paa Bb. Side, hvorved Skibet mistede Styret og tørnede mod en fremspringende Klippe med Bb. Bov under Vandlinien. Ca. 6 m agten for forreste Kollisionskod blev 3—4 m af Pladesamlingerne revet op, hvorved Forskibet hurtigt fyldtes med Vand. Skibet blev sat paa Grund og for-tøjet til Flodbreden. Ved Højvande løb Vandet fra Mellemdækket ned paa Fyrpladsen, der fyldtes til op under Kedlerne. Endvidere sivede Vandet ind i Agterlasten ved Mellemdæksstringeren. Ved Dykker-eftersyn viste det sig, at der var flere Buler i Agterskibet. D. $\frac{11}{1}$ Kl. 6¹⁵ Fmd. blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper, og efter at være tætnet midlertidigt afgik det til Cadiz for Reparation.

b) Paa Rejse fra Cardiff til St. John.

Paasejlet d. $\frac{18}{12}$ 27 i St. Johns Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{21}{12}$ 27.

Kl. 12 Md. medens E. laa til Ankers, svingede en Damper — S/S »Magna« — der lige havde lettet, ned mod E.s Stævn, hvorved Stævnen brækkede og 4 Plader paa hver Side af denne blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

92. S/S **Estonia** af Kjøbenhavn, 6345 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra New York til Cherbourg.

Brand om Bord d. $\frac{10}{7}$ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{12}{7}$ 27. Søforhør i København d. $\frac{8}{10}$ 27.

Kl. 10¹⁵ Emd. observeredes Ild i Kammer Nr. 33 i Poopen, der midlertidigt benyttedes til Oplagsrum for Redningsbælter. Da det ikke var muligt at bekæmpe Ilden med Ekstingtorer, blev der slaaet Brandalarm. Det forsøgte nu at føre Brandslanger ind til Brandstedet, men Røgen var saa kvælende, at Ophold der — selv med Anvendelse af Røgmaske — var umuligt. Alle Passagererne i Poopen blev nu ført ud, og Besætningen gik i Gang med at bjerge det mest mulige af Passagerernes Bagage. Derefter blev der lukket tæt overalt og Damp sat til samtlige Rum i Nr. 5 Luge, medens samtidigt øverste Mellemdæk og Poopdækket, der var af Træ, holdtes under Vand for at forhindre Antændelse. Der stod Damp til Rum-mene indtil om Morgenen d. $\frac{12}{7}$, da det lykkedes at bjerge den i Poopen resterende Passagerbagage. Et Forsøg paa nu at slukke Ilden med Vand maatte opgives, da Ilden blussede op ved Lufttilførslen for at skaffe Brandslanger Adgang, hvorfor der blev sat Damp til igen. D. $\frac{13}{7}$ Kl. 8 Emd. indstilledes Dampslukningen, og d. $\frac{14}{7}$ om Morgenen fandtes ingen nævneværdig Røglugt eller Varme, hvorfor Ilden maatte anses for at være slukket eller i hvert Fald ufarlig for Skibet paa dets videre Rejse fra Cherbourg til Kjøbenhavn og Danzig.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Ildens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ilden er opstaaet ved Kortslutning i det elektriske Anlæg.

93. S/S **Flora** af Esbjerg, 1218 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra London til Esbjerg. Grundstød d. $\frac{9}{8}$ 27 paa Themsens.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{8}$ 27.

Kl. 8 Fmd. forhaledes K., der havde Lods om Bord, fra Barking Bøjer, hvor Skibet havde ligget for-tøjet for Kokstørn, til Beckton Gas Co. Pier. Under Manøvreren rundt om en Bøjs sprængtes Trossen, der var gjort fast i Bøjen; som Følge heraf grundstødte F. paa Mudderbanken indenfor Bøjen. Da F. af den stive SV.-lige Kuling blev trykket op imod Banken, var det ikke muligt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, hvorfor en Slæbebaad kaldtes til Assistance. F. blev herefter hurtigt trukket af Grunden og slæbt ud paa dybt Vand.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

94. Ff. **Flora** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg.

Strandet og forlist d. $\frac{30}{10}$ 27 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Onsoy d. $7/_{11}$ 27. Søforklaring i Frederikshavn d. $21/_{11}$ 27. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $24/_{8}$ 28.

Kl. 9 Fmd. afgik F. fra Oslo i stille og klart Vejr. Da Skibet befandt sig ved Bastø, friskede det op fra S., og da Vinden stadig tiltog, blev det besluttet at søge ind til Strømstad. Kl. 6 Emd. pejledes Thorbjørniskær i SSV., gisset Afst. 2 Sm. Fra denne Plads styredes SØ.t.Ø. Kl. 6^{30} Emd. blev det Regn og Taage, hvorfor Farten reduceredes. Kl. 7^{15} Emd. saaes Braad forude, og da det formodedes, at Fartøjet befandt sig ved Tisler, ændredes Kursen N. over. Da F. syntes at være klar af Braaddet styredes atter SØ.t.Ø. Kl. 8 Emd. tog Fartøjet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Asmaløen. D. $31/_{10}$ Kl. 9 Fmd. forlod Besætningen Skibet, der da var meget læk og huggede haardt i Grunden. F. blev Vrag.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning, samt at Føreren Kl. 7^{15} fejlagtig antog at være ved Tisler, medens Fartøjet faktisk var ved Akerø.

95. 3^m Sk. **Flora** af Thurø, 300 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Stockholm til Coruna med Træ.

Rørt Grunden d. $26/_{12}$ 27 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat $2/_{1}$ 28.

Under en haard ØNØ.-lig Storm huggede F. Kl. 2 Fmd. i Grunden paa Smiths Knoll. Skibet, der blev læk, søgte ind til Dover for Reparation.

Anm. Aarsagen angives at være Strømsætning.

96. 2^m Ff. **Florens** af Thorshavn, 75 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Alm. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret og forlist d. $21/_{3}$ 27 i Atlanterhavet; 7 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $28/_{3}$, $28/_{5}$ og $1/_{6}$ 27. Forlisanmeldelse dat $16/_{8}$ 27.

Kl. ca. 6^{45} Emd., medens F. under en SØ.-lig Storm laa Bak med Vinden Stb. ind V. for Vestmannøerne, kom et modgaaende Skib, der laa for Bbs. Halse, i Sigte forude i Læ. Kl. ca. 7 Emd. saas det andet Skib, der senere viste sig at være 2^m M/Ff. »Haftainn« af Trangisvaag. og som nu var et Par Str. til Luvart, at falde af, og da Sammenstød syntes uundgaaelig, blev Roret lagt ned og Mesanen halet op. Kort efter, da F. omtrent var i Vinden, tømmede H.s Hæk mod F.s Bb.s Bov, der blev knust. Der blev afgivet Nødsignaler, og F. kovenkte og sejlede efter H.; da det viste sig umuligt at tætte Lækagen og at holde F. læns, blev der afgivet Nødsignaler. Ca $1/_{2}$ Time senere blev Storbaaden sat paa Vandet og hele Besætningen — 22 Mand — gik i den. Baaden kom ind under F.s Læ Laaring og blev fyldt med Vand, og da det saa ud som om den vilde blive knust, sprang 6 Mand tilbage paa F. Banden fjærmede sig nu hurtigt fra Skibet, med hvilket det var umuligt atter at faa Forbindelse, og d. $22/_{3}$ Kl. $3^{1/2}$ Fmd, efter at en Mand var frosset ihjel, blev de ombordværende optaget af Ff. »Wellfare« af Thorshavn, der landsatte dem paa Vestmannøerne.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H. under en SØ.-lig Storm og i Regntykning laa Bak med Vinden Stb. ind i Læ af Vestmannøerne, indtil der Kl. $6^{1/2}$ Emd. vendtes. Umiddelbart efter Vendingen bemærkedes et Sejskib, der senere viste sig at være F. og som man antog for modgaaende. Da man blev klar over, at F. var modgaaende, blev Roret straks lagt op og Mesanen firet ud, men umiddelbart efter tømmede F.s Bb.s Bov mod H.s Bb.s Laaring, hvorved der opstod en mindre Lækage. Efter Kollisionen saaes Nødsignaler fra F., der nu var agterude til Luvart, og som havde vendt og sejlede ned mod H. Paa Grund af Vejret ansaaes det ikke for forsvarligt at sætte Bande paa Vandet, hvorfor H. drejedes til for Bb.s Halse. Da F. var i Nærheden af H., maatte sidstnævnte Kutter falde af for en Trawler og en Kutter, hvorved Skibene fjærmede sig fra hinanden. Fra H.s Side blev intet yderligere foretaget for at bringe F. Assistance. Ved Eftersyn viste det sig, at H.s Lønning var brækket og Værket gaet ud af et Par Naadder over Vandlinien.

Anm. I en af Færøernes Sørret under $13/_{8}$ 27 afsagt Dom i Sagen udtales, at Sammenstødet skyldes den Omstændighed, at der ikke har været holdt tilstrækkeligt Udkig paa H., samt at H.s Fører intet har foretaget sig for at yde F. Assistance. For det af H.s Fører og Bedstemand ved den omhandlede Lejlighed udviste Forhold, blev de paagældende idømt henholdsvis simpelt Fængsel i 3 Maaneder og 500 Kr. i Bøde til Statskassen. Ved Østre Landsrets Dom af $28/_{10}$ 27 nedsattes Straffen for Førerens Vedkommende til 2 Maaneders simpelt Fængsel, ligesom den Bedstemanden idømte Bøde nedsattes til 300 Kr. Denne Sidste Dom stadfæstede Højesteret d. $15/_{11}$ 28

97. S/S **Florida** af Kjøbenhavn, 4401 Reg. T. Kr. Bygget 1898 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $22/_{2}$ 27 i Kingston.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $7/_{5}$ 27. Indberetning fra Konsulatet i Kingston.

Kl. ca. 7 Emd. faldt Koksmath Rasmus Jensen Breaum af Rudkjøbing, der fra Messen skulde hen til Kabysen, ned i Nr.3 Last, hvis Luger ikke var lagt over, da der lossedes Kul. Den tilskadekommende blev straks bragt paa Hospitalet, hvor det viste sig, at der var Brud paa Kraniet, og d. $13/_{4}$ afgik han ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

98. 4^m M/ Sk. **Flottbek** af Lübeck, 320 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Aalborg med 360 Tons Gibssten.

Grundstødt d. $26/_{12}$ 27 ved Langelands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $6/_{1}$ 28.

Kl. 12^{45} Fmd. under en NØ.-lig Storm med Snebyger pejledes Kjels-Nor i misv. V.t.S. og samtidig loddedes 21 m Vand. Herfra styredes for Halv Kraft i misv. NNØ. $1/_{2}$ Ø., Afdrift 1 Str. Kl. 1 Fmd. loddedes

16 m Vand. Kl. 1²⁵ Fmd. tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Østerskov. Efter forgæves at have forsøgt paa at komme flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. 28/12 Kl. 3 Fmd. kom F. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at ca. 80 Tons af Ladningen var kastet over Bord. Skibet blev indslæbt til Nakskov for Bundeftersyn.

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

99. M/S. **Folkvard** af Oslo, 3466 Reg. T. Br. I Ballast.

Paasejlet Jernbanebroen d. 5/2 27 i Aalborg Havn.

Søforklaring i Nørresundby d. 7/2 27. Søforhør i Nørresundby d. 17/2 27.

Kl. ca. 9 Fmd. da F., der var under Assistance af Lods og 1 Slæbebaad forude samt 2 agter, skulde gennem Jernbanebroen og var ca. 30 Fv. fra denne, kom pludselig en kraftig Byge fra N., hvorved Skibets Bov kom S. for Gennemsejlingen. Roret blev lagt haardt Bb. og forreste Slæbebaad trak Stb. over. Da det ikke lykkedes at rette Skibet op, beordredes de agterste Slæbebaade at trække agter over samtidig med, at man lod begge Ankre gaa; men umiddelbart efter tønnede F. Broen, hvorved denne led en Del Skade.

Anm. F.s Maskine kunde ikke benyttes, da den var havareret. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

100. Lystkutter **Fotomide** af Harborg, 62 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 22/8 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 22/8 27.

Kl. 5 Fmd. grundstødte F. paa Omø Rev under en SV.-lig Storm. Skibet kom flot Kl. 7 Fmd. samme Dag ved fremmed Hjælp.

101. Ff. **Freden** af Skagen, 19 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i Oktober 27; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Skagen d. 8/11 27.

D. 2/10 Kl. ca. 5 Emd. blev F. observeret ca. 80 Sm. N. for Indsejlingen til Esbjerg. Da der intet siden er set til Fartøjet, og da der d. 5/10 inddrev paa Løkken Strand forskellige Skibsdele, der maa antages at hidrøre fra Kutteren, maa denne formodes at være forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Sørensen sluttede Søforhøret med at udtale følgende: Efter de tilvejebragte Oplysninger gennem de afhørte Vidners Forklaringer og under Hensyn til, at det er Sørensen bekendt, at der Natten mellem 2. og 3. Oktober d. A. har været orkanagtig Storm over Nordsøen, skønnede Sørensen, at Kutter »Freden« S 130 af Skagen maa anses for at være forlist.

Anm. 2. Besætningen bestod af: Skipper og Ejer Osvald Holger Andreas Madsen, Fiskerne Johan Markus Johannes Jacobsen, Jens Peter Larsen, alle af Skagen, samt Christen Peter Bimler af Sæby.

102. Stenff. **Frederikshavn** af Æbeltoft, ca. 10 Reg. T. Br.

Paasejlet d. 8/8 27 i Odense.

Søforklaring i Odense d. 13/8 27. Søforhør i Odense d. 22/8 27.

Kl. 8 Fmd., da F. hvis Besætning sov, laa fortøjet paa anvist Plads, blev Fartøjet paasejlet af S/S »Burriana« af Leith, der var for indgaaende. F. fik en Del ovenbords og udenbords Skade.

Ifølge den af B.s Lods afgivne Forklaring, var B. under Bakning ind gennem det Østre Havnebasin, da man bemærkede F. liggende med en Pram langs Siden. Der præjedes til F. om at flytte Prammen, Maskinen stoppedes, og en Trosse førtes i Land. Umiddelbart efter tønnede B. mod Prammen, der blev trykket op mod F., hvorefter B. gled langs dette Skibs Side.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa riter det i Sagen oplyste antage, at Paasejlingen skyldes, at B. ikke blev manøvreret med tilstrækkelig Forsigtighed.

103. Gl. **Freja** af Marstal, 62 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg og Fyr. Paa Rejse Ira Fakse til Sundsvall med Kalksten.

Sprunget læk og sat paa Land d. 10/8 27 ved Sveries Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. Gefle d. 13/8 27. Søforklaring i Stockholm d. 19/8 27. Søforklaring i Marstal d. 25/8 27. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. 7/9 27.

Kl. ca. 10 Emd., da F. befandt sig i Aalandshavet, sprang Skibet pludselig læk. Da der maatte pumpes uafbrudt for at holde læns, besluttedes det at sejle ind til Øregrunds Skærgaard. Kort efter at Kæringø Fyr var passeret, maatte der d. 11/8 Kl. 6 Fmd. ankres paa Grund af Vindstille. Der sattes Signal efter Assistance; men da saadan ikke kom, bugseredes Skibet ved Hælp af Jollen ind paa grundet Vand, hvor det sank i Løbet af Natten. F. blev senere kondemneret.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

104. Ff. **Frem** af Als. 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Mariager Fjord til Fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 26/1 27 i Kattegat.

Søforhør i Hadsund d. 3/10 27 og 4/6 28.

Kl. ca. 9⁴⁵ Fmd., da F., hvis Kurs var ØNØ., kom ud af Mariager Fjord, kom et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Haabet« af Randers, i Sigte om Stb., styrende en N.-lig Kurs. F.s Fart, der var ca. 5 Knob, og Kurs bibeholdtes uforandret, indtil en Kollision syntes uundgaaelig; Roret blev da lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tønnede H. mod F.s Stb.s Side, hvorved F.s Styrehus væltede; samtidig

krængede Fartøjet saa meget over, at det tog en Del Vand ind. F.s Besætning, 3 Mand, der frygtede, at F. vilde synke, reddede sig om Bord i H. Da F. imidlertid fortsatte med Maskinen gaaende Fuld Kraft, blev Fartøjet indhentet af H., og Besætningen atter sat om Bord.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H., hvis Kurs var N.t.Ø., var udfor Mariager Fjord, da F. kom i Sigte om Bb. i ca. 1 Sm.s Afstand. H.s Fart, der var ca. $5\frac{1}{2}$ Knob, og Kurs bibeholdtes indtil Skibene var ca. 30 Fv. fra hinanden og en Kollision syntes uundgaaelig. H. drejedes da Stb. over og Maskinen skiftedes til Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen blev H.s Klyverbom brækket.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at F. ikke i Overensstemmelse med de internationale Søvejsreglers Art. 19 er gaaet af Vejen for H.

Anm. 2. For den begaaede Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 19 har F.s Fører inden Hellig-Hindsted Herreders Soret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 30 Kr.

105. M/S **Frem** af Rønne, 999 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med Post, Last og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{5}{7}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{9}{7}$ 27.

Kl. 3^{40} Fmd., da F. i tæt Taage var ca. 8 Sm. Ø. for Smyge Huk, hørtes Taagesignal fra en Dampers ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Bb. Der blev straks slaaet Langsamt til Maskinen og umiddelbart efter Stop. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut efter beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 Stød i Dampfløjten, hvilket Signal blev gentaget flere Gange. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Boverton« af London, hørtes stadig en lang Tone. Da Farten var taget af F., blev Maskinen stoppet, og med Dampfløjten blev der givet en meget lang Tone. Umiddelbart efter kom B. i Sigte 3 à 4 Str. om Bb. 1 en Afst. af ca. 100 m; F.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, idet der samtidig blev givet 3 Stød i Fløjten. Ca. $\frac{1}{2}$ Minut efter tørnede B. mod F.s Bb.s Side agten for Broen, hvorved F. fik nogen ovenbords Skade. Ca. 10 Minutter efter fortsatte begge Skibe deres Rejse.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

106. M/Jgt. **Fremad** af Rudkøbing, 29 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rødbyhavn til Nakskov med Kartoffler.

Grundstødt d. $\frac{27}{11}$ 27 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $\frac{1}{12}$ 27.

Kl. ca. 1^{30} Emd. passeredes Albuen i stærkt diset Vejr. Der styredes med reduceret Fart i sikker Kending ind gennem Nakskov Fjord. Kl. ca. 2 Emd. blev det tæt Taage. Der styredes $\frac{1}{4}$ S. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{29}{11}$ Kl. ca. 4 Emd. kom F. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdampers. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning.

107. S/S **Frey** af Haugesund, 3015 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Luleå til Middleborough via Frederikshavn med Jernmalm.

Grundstødt d. $\frac{10}{11}$ 27 i Frederikshavn Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{12}{11}$ 27.

Kl. 10^{30} Fmd. fik F. Lods om Bord udenfor Frederikshavn, og efter dennes Anvisning styredes ind i Havnen. Skibet sejlede gennem Yderhavnen med stoppet Maskine og ved Indsejlingen til Inderhavnen beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak og samtidig blev der givet Ordre til at lade Bb. Ankre falde. Dette sad imidlertid fast, hvorfor Styrmanden lod Stb.s Anker gaa: derefter blev en Trosse ført fra Stb.s Laaring ind paa Molen, men inden Trossen var gjort fast, blev Skibet af Vinden, der blæste haardt fra ØSØ., svajet rundt og ført over paa Grunden indenfor den sydlige Mole. Samme Dag Kl. 4 Emd. blev Skibet bragt flot af en Bugserbaad. Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at det Bb.s Anker ikke kunde bringes til at falde, hvorfor den af Lodsens tilsigtede Manøvre ikke lykkedes.

108. Gl. **Freya** af Kjøbenhavn, 88 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Halmstad til Nyborg med Træ.

Kæntret og forlist d. $\frac{5}{4}$ 27 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Halmstad dat. $\frac{7}{4}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{4}$ 27. Forlisanmeldelse dat. 19/5 27.

Kl. ca. 1 Emd passeredes Sjællands Rev. Umiddelbart efter blæste det op til en orkanagtig Storm og F. drejedes til for Mesan og Fok. Kl. ca. $2\frac{1}{2}$ Emd.— da F. var ca. 5 Sm. V. for Sjællands Rev— begyndte Forskibet at synke, hvorfor Besætningen gik i Gang med at kaste Dækslasten over Bord. Da ca. Halvdelen af Dækslasten var kastet over Bord, brød en Sø fra Bb.s Side ind over Skibet, hvorved dette krængede stærkt Stb. over og blev liggende. Mandskabet gik nu i Baaden og forblev ved Skibet, indtil dette havde Kølen over Vandet, derefter drev Baaden om i ca. 18 Timer, indtil de ombordværende ca. 10 Sm. Ø. for Fornæs blev optaget af Skonnert »Angelika« af Halmstad og landsat i Halmstad.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har arbejdet sig læk i Søen.

109. SS **Freya** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Liverpool med Tømmer.

Tørnet Kajen d. $\frac{22}{9}$ 27 i Liverpool.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{2}{11}$ 27.

Under Indsejlingen til Langton Dock tørnede F., der var assisteret af Lods, med Stb.s Anker mod Kajen, hvorved Ankerklydset sprængtes.

110. S/S **Fulton** af Kjøbenhavn, 749 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Jern. Paa Rejse fra Memel til Oslo med Linsæd.

Havareret d. $\frac{13}{11}$ 27 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{15}{11}$ 27.

Kl. 2 Fmd., da F. under en haard NØ.-lig Kuling var ca. 60 Sm. N. for Hela, forskød Lasten sig, hvorved Skibet fik ca. 20° Bb.s Slagside. Da Kuling og Sø stadig tiltog, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet, at søge ind til Danzig. Søen forårsagede en Del Skade paa det opstaaende, samt slog Bb.s Laderum ved 2-Lugen ind, hvorved den øverste Presenning blev flænget og bortrevet.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

111. M/Sk. **Fulton** af Marstal, 118 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Saxkøbing med Træ.

Kæntret og forlist d. $\frac{26}{8}$ 27 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Kiel dat. d. $\frac{27}{8}$ 27. Søforklaring i Stralsund d. $\frac{31}{8}$ 27. Søforhør i Marstal d. $\frac{29}{9}$ 27. Forlisanmeldelse dat. $\frac{7}{11}$ 27.

D. $\frac{25}{8}$ Kl. 8 Emd. afgik F. fra Rønne. I Løbet af Natten friskede Vinden til Storm, og d. $\frac{26}{8}$ Kl. ca. 5 Fmd. havde Skibet stærk Slagside, hvorfor der blev kastet Dækslast over Bord. Kl. ca. 6 Fmd. var F. halv fuld af Vand; der blev nu sat Nødsignal. Kl. ca. $9\frac{1}{2}$ Fmd — da F. var ca. 15 Sm. fra Rügen — blev Besætningen optaget af tysk S/S »Minna Horn« og dansk Ff. »Doris«. Kl. 11⁵⁰ Fmd. kæntrede F. M. H. landsatte de skibbrudne i Holtenau.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kæntringen skyldes den Omstændighed, at Dækslasten har trukket en Del Vand og dermed er blevet for tung.

112. 3^m M/Sk. **Fuur** af Aalborg, 70 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Danzig med gammelt Jern.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 27 i Kattegat.

Søforklaring i Odense d. $\frac{5}{4}$ 27. Søforhør i Odense d. $\frac{5}{4}$ og $\frac{11}{4}$ 27.

Kl. ca. 11 Emd. passeredes Lillegrundens Lysbøje i klart Vejr. Det blæste en svag Brise fra NØ., og F. havde Bomsejlene i hver sin Side. Kl. ca. $11\frac{1}{2}$ Emd. fik Rorgængerens, der var alene paa Dækket, en Sejlers grønne Lanterne i Sigte forude om Bb. Kort efter saas det modgaaende Skibs røde Lanterne; men ca. 10 Minutter senere saas atter den grønne Sidelanterne. Fra det andet Skib, der senere viste sig at være Gl. »Måsen« af Karlshamn, hørtes nu et Stød i Taagehornet, men umiddelbart efter Kl. 12 Mn. — tørnede F. mod M.s Stb.s Side udfor Mesanrigningen, hvorved F.s Spyd blev revet af. M., der var blevet læk, blev bugseret til Odense.

Af den af M.s Besætning afgivne Korklaring fremgaar, at M., der var paa Rejse fra Borgholm til Odense med Træ, Kl. ca. 12 Mn. laa bidevind for Stb.s Halse, da en rød Lanterne kom i Sigte forude om Stb. Da det modgaaende Skib, der senere viste sig at være F., ikke syntes at ville gaa af Vejen, blev der givet et Stød i Taagehornet, hvilket Signal blev gentaget ca. 2 Minutter senere. Ca. 5 Minutter senere, da en Kollision syntes uundgaaelig, blev M.s Ror lagt op; men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at F. ikke i Tide er gaaet agten om M.

113. 3^m Sk. **Gamma** af Troense, 133 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Reval med 85 Tons Bøgestav.

Kollideret d. $\frac{26}{5}$ 27 i Østersøen.

Indberetning fra Konsulatet i Reval dat. $\frac{2}{6}$ 27. Søforhør i Kolding d. $\frac{13}{7}$ 27.

Kl. ca. 5⁴⁵ Emd., da G. i taaget Vejr befandt sig paa 58°03' N. Brd. 20°11' Ø. Lgd. og laa Bidevind VNV. over mod Vinden Stb. ind, hørtes Taagesignal fra en Damper i Læ. Fra G. blev der givet de forekrevne Taagesignaler med Taagehornet. Dampers syntes at nærme sig og 5—10 Minutter senere kom den til Syne i Taagen og saas at dreje Bb. over. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev G.s Ror lagt ned for at bringe Skibene parallelt, men umiddelbart efter kolliderede Skibene, saaledes at Dampers Laaring tørnede mod G. om Bb. foran for Storriggeren, hvorved Skandæk og Støtter blev en Del beskadiget. Fra Dampers sendtes en Baad over til G. tor at forhøre om Skadens Størrelse. Da denne ikke var betydelig, fortsatte G. Rejsen. Dampers var »Gotenhof« af Stettin.

Anm. Søforklaring fra »Gotenhof« foreligger ikke.

114. S/S **Gardenia** af Lussinpiccolo. Paa Rejse fra Bornholm til Bandholm med Majs.

Grundstødt d. $\frac{26}{2}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat. $\frac{25}{4}$ 27.

Kl. ca. 10 Fmd. blev G., der havde faaet en Lækage som Følge af Kollision med et Vrag i Østersøen sat paa Grund ved Øen Lindholm. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper.

115. M/Gl. **Gaunø** af Karrebæksminde. 63 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Sjællands Odde til Kolding med Skærver.

Grundstødt d. $\frac{3}{8}$ 27 ved Fyns N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{9}{8}$ 27.

Kl. 12 Md. passeredes Snekkeløbet, hvorfra styredes SV. for Sejl og Motor med ca. 5 Knobs Fart. Kl. 1 Emd. pejledes Sejro Fyr i SV.t.V., og Kursen ændredes til V.t.N., gisset Fart 4 Knob. Kl. 2 Emd. pejledes Sejro Fyr i S. og Kursen ændredes til VSV. Føreren overlod nu Vagten til Letmatrosen, og gik ned for at hvile sig. Kl. 4²⁰ Emd. tog Skibet Grunden paa N. Siden af Hatte-Rev og blev staaende. Kl. 11 Emd., efter at ca. 20 Tons af Lasten var kastet over Bord, blev Skibet bragt flot af en Bjærgnings-damper og indslæbt til Kalundborg for Dykkerundersøgelse.

Anm. 1. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede paa Dommerens Foranledning, at efter dens Skøn foreligger der maaske en vis Ligeegyldighed fra Føreren Side ved ikke at give Letmatrosen nærmere Instruktion og samtidig en Mangel paa Agtpaaagivenhed fra Sidstnævntes Side, naar han ikke, da han i et efter hans eget Opgivende for ham ukendt Farvand skulde passere Baaken, har tilkaldt Kaptajnen, uagtet Adgangen hertil var meget let for ham.

Anm. 2. Ved en af Søretten i Kalundborg under ¹¹/₁ 28 afsagt Dom udtales blandt andet, at efter Rettens Skøn har Føreren i nogen Grad vist Pligtforsømmelse ved at undlade at give Letmatrosen den efter Omstændighederne fornødne Instruktion angaaende Sejladsen under Føreren Ophold i Kahytten og at forsikre sig om, at han havde tilstrækkelig Forstaaelse af sin Opgave.

For den saaledes begaaede Overtrædelse af Sølovens § 293 blev Føreren idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 80 Kr.

116. Uddybningsmaskine **Gefion** af Helsingør, 378 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Jern og Staal.

Paasejlet d. ¹⁴/₇ 27 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ³/₈ 27.

Kl. 7²⁵ Fmd., medens G. i taaget Vejr laa fortøjet under Uddybningsarbejde i Drogden, hørtes Taagesignal fra en Damper, der syntes at nærme sig. I G. blev der ringet med Skibsklokken med ca. 3 Sekunders Mellemrum. Kl. 7³² saas Omridset af Damperen, der senere viste sig at være S/S »Lexa« af Hamborg, ca. 5 Str. agten for tværs om Stb. i ca. 80 m Afst., stævrende lige mod G., hvis Stb.s Kæde firedes af samtidig med, at der blev hevet i Bb.s. Kl. ca. 7³⁵ Fmd. tørnede L.s Stævn mod G.s Stb.s Laaring, hvorved Lønningen blev knust og Skandækslisten, 2 Udenbordsplader samt en Dæksplade bøjet.

Ifølge den af L.s Besætning afgivne Forklaring passerede dette Skib Nordre Røse Fyr tæt om Stb. i taaget Vejr. Umiddelbart efter blev der slaaet HalvKraft til Maskinen. Kort efter hørtes Taagesignal fra en Ankerligger — der senere viste sig at være G. — og Maskinen blev stoppet. Ca. et Minut senere hørtes Taagesignalet igen, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak. Et Par Minutter senere indtraf Kollisionen som ovenfor beskrevet.

Anm. Søretten har intet udalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taagen i forbindelse med der Omstændighed, at L. under de foreliggende Omstændigheder holdt for stærk Fart.

117. Gl. **Glimt** af Vejle, 76 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stettin til Skive med 130 Tons Brunskulsbriketter.

Sprunget læk og forlist d. ²¹/₁₁ 27 i Sundet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁹/₁₁ 27. Forlisanmeldelse dat. Løgstør d. 13/12 27.

D. ²⁰/₁₁ Kl. ca. 7 Emd. passeredes Arkona Fyr under en SØ.-lig Brise. Der styredes NNV. Kl. 10 Emd. opdagedes det, at Skibet havde en mindre Lækage under Hækken. Der pumpedes ca. 10 Minutter hver halve Time. D. ²¹/₁₁ Kl. ca. 2¹/₂ Fmd. blev Pumpen uklar, og det viste sig umuligt at klare den. Vinden var nu frisket saa meget, at Storsejlet maatte bjærges. En Undersøgelse af Lækagen viste, at denne var opstaaet under et Spant, saaledes at det var umuligt at komme til at tætte den. Efter Lyden at dømme syntes Lækagen at være blevet betydelig større. Kl. ca. 4¹/₂ Fmd. passeredes Falsterbo Rev F.S. og Kursen ændredes mod Drogdens F.S. Det blæste paa dette Tidspunkt en Storm. Ved Kursændringen sprang Klyverskodet og Sejlet blev slaaet i Stykker. Kl. ca. 7¹/₂ Fmd. syntes Skibet ikke at kunne holdes flydende meget længere, hvorfor Jollen blev sat paa Vandet. Kl. ca. 8 Fmd. var der 2 Fod Vand over Dørken i Kahytten; Mesanskødet slækkedes ud, hvorefter Besætningen — 3 Mand — gik i Jollen, der bugseredes af G., som stadig havde Kurs mod Land. Kl. ca. 9¹/₂ Fmd. sank. G. ca. 4 Sm. SØ. af Aflandshage, og Kl. ca. 11 Fmd. kom Besætningen i Land i Jollen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen er opstaaet som Følge af Skibets Bevægelser i Søen.

118. 3m Sk. »**Glory**« af Marstal, 285 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg. Paa Rejse fra Setubal til Helsingborg med Salt.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ³/₁₀ 27 i Kattégat.

Søforhør i Helsingborg d. ¹²/₁₀ 27. Indberetning fra Konsulatet i Malmø.

Kl. 2⁰⁰ Fmd., medens G. under en orkanagtig SSV.-lig Storm laa underdrejet med Anholt Fyr i misv.

SV.t.S.¹/₂S. og Anholt Fyrskib i misv. SV.t.S., skørnede Fore-Stagej, hvorfor Sejlet bjærgedes. Medens 2 Letmatros var beskæftiget med at gøre Sejlet fast, tog Skibet en Braadsø over Forskibet, hvorved de begge blev skyllede over Bord. Det lykkedes den ene at faa Tag i Vaterstaget, medens den anden, Letmatros Laurits Thorvald Frederiksen af Kjøbenhavn, forsvandt og maa antages at være druknet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

119. Ff. **Graadyb** af Esbjerg, 6 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Esbjerg til Knudedyb.

Grundstødt og forlist d. ¹⁴/₁₂ 27 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ³⁰/₁₂ 27.

Da G., der var afgaaet fra Esbjerg Kl. ca. 6 Fmd., befandt sig ved Søndre Kjelds Sand, mødtes en Del Drivis, hvorfor det besluttedes at sejle tilbage til Esbjerg. Kl. ca. 12³⁰ Emd. tog Fartøjet Grunden

ved Nordenden af Kælling Lo og blev staaende. Ca. 10 Minutter efter drev en stor Isflage mod G.s Stb.s Side, hvorved der blev et stort Hul ind til Maskinrummet, der hurtigt fyldtes med Vand. Besætningen — 2 Mand — gik i Prammen, og da G. hurtigt fyldtes med Vand og sank, stagedes Prammen ind til Roborghus, hvortil Besætningen ankom Kl. ca. 5³⁰ Emd.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen og Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var Lavvande. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

120. M/Sk. **Greta** af Ørn (Sverige), 32 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lysekil til Aalborg med Brosten.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 27 ved Hals Barre.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{8}$ 27.

Kl. 8¹⁵ Fmd. passerede G. den yderste Prik paa Hals Barre. I Sejlrenden laa Muddermaskinen »Hals« med Signal, at den skulde passeres paa S. Siden. Netop da G. var ved at passere »Hals« løb S/S »Hamsterby«, der var for indgaaende, med stærk Fart forbi G., der ved Sugningen mistede Styringen og tørnede mod Damperen tæt agten for midtskibs. G. fik ved Kollisionen en Del Skade paa Lønningsstøtter, Skandæk m. v.

Ifølge den af H.s Besætning afgivne Forklaring, der støttes af Forklaringen fra Besætningen i Muddermaskinen, fik H. Lods Kl. 7⁵⁶ Fmd. ved Hals Fyr. Samtidig hejstes paa Fortoppen Flagene NZ som Signal for, at H. paa Grund af sit Dybtgaaende var nødsaget til at følge den uddybede Rende. Damperens Fart blev mindsket og var ved Passagen af Muddermaskinen ikke over 4 Knob. Paa dette Tidspunkt blev H. overhalet af G., der kom NØ. fra med 5—6 Knobs Fart, og løb ind i H. Stb.s Laaring, der fik en mindre Bule.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at G. i Strid med Reglerne for Sejlads i Løbet over Hals Barre ikke har givet Plads for H. men forsøgte at løbe imellem Damperen og Muddermaskinen.

121. M/Tjalk **Gretchen** af Hamborg, 72 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Struer med 103 Tons Hvede.

Grundstødt d. $\frac{6}{7}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Indberetning dat. $\frac{7}{11}$ 27.

G. grundstødte under tæt Taage udfor Jernhatten ved Hyllested ca. 0,1 Sm. fra Land. Skibet blev læk ved Grundstødningen. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

122. Ff. **Grundtvig** af Aarsdale, 14 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Bornholm til Hela med Sild.

Grundstødt d. $\frac{5}{12}$ 27 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{6}{12}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Neksø d. $\frac{14}{12}$ 27.

Kl. ca. 1³⁰ Fmd. kom G. ind i Hela Havnefyrs røde Vinkel. I ca. 6 Minutter styredes SSV. hvorefter Kursen ændredes mod Havnefyret. I dette Øjeblik gik Motoren i Staa, og umiddelbart efter tog Fartøjet Grunden paa Landets Spids, og blev af Søen, der var SSØ. sat højt op paa Grunden. I Løbet af Dagen kom G. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Føreren var uvidende om, at Helas Havnefyrr var ændret saaledes, at Fyrets hvide Vinkel vistes klar af Grundene.

123. S/S **Gronsvund** af Rødby Havn, 2406 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal. Paa Rejse fra Huelva til Nørresundby med Kis.

Grundstødt d. $\frac{27}{12}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{30}{12}$ 27.

Kl. ca. 9³⁰ Fmd. løb G., der havde Lods om Bord, fast i Isen i den gravede Rende ved Hals, og blev af Isen ført over mod Rendens S. Side, hvor Skibet blev presset op paa Grunden. Kl. ca. 11 Fmd. kom G. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

124. S/S **Gudrun** af Kjøbenhavn, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Manchester med 780 Stdr. Tømmer.

Kollideret d. $\frac{16}{8}$ 27 i Manchester Ship Canal.

Søforklaring i Manchester d. $\frac{18}{8}$ 27.

Kl. 3³⁰ Emd. fik G. Lods og Kanalstyrer i Eastham Lock, hvorefter Skibet fortsatte op ad Kanalen.

Efter at Hooton Wharf var passeret, observeredes Kl. ca. 5 Emd. en medgaaende Bugserbaad »Kingston« med 7 Lægtene paa Slæb. Fra G. blev der flere Gange givet Signal til K. om at holde over i Stb.s Side af Farvandet, da Lanterne spærrede Løbet. Ved G.s tredie Signal trak K. de Lægtene, der slæbtes i Stb.s Trosse, over i Farvandets Stb.s Side, medens de Lægtene, der bugseredes i Bb.s Slæber derved kom til at ligge tværs over Løbet. G. holdt nu saa langt over i Bb.s Side af Løbet som muligt, medens Lægterne passeredes, men under denne Manøvre skar Skibet pludseligt ud til Bb. til Trods for at Roret laa Stb. For at bringe Skibet paa ret Kurs igen, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; herved kom G. tilbage paa Kursen og passerede tæt til Lægterne. Paa dette Tidspunkt ophørte Bugserbaaden med at slæbe, hvilket medførte, at Lægterne løb op forbi hinanden og skar ud til Bb.; flere af Lægterne tørnede herved mod G.s Stb.s Side. Maskinen blev straks stoppet for at undgaa at beskadige Lægterne med Skruen, og Skibet blev nu af Strømmen ført over i Stb.s Side af Kanalen, hvor det tog Grunden med Stb.s Bov, men kom dog straks efter atter flot.

Anm. Søforklaring for Slæbebaadene og Lægterne foreligger ikke.

- 125.** 2^m M/Ff. **Gunhild** af Sandevaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Fiskeri under Island. Kollideret d. 25/4 27 i Atlanterhavet. Søforklaring i Reykjavik d. 27/4 27. Søforklaring i Thorshavn d. 20/5 27. Kl. ca. 12¹⁰ Fmd., da G. under haard Kuling fra ØNØ. Iaa Bak med Vinden Stb. ind i Farvandet V. for Vestmannøerne, kom en grøn Lanterne i Sigte forude om Bb. Kl. ca. 12⁴⁰ Fmd. syntes der at være Fare for Sammenstød, hvorfor det forsøgtes at faa G. over Stag, hvilket ikke lykkedes. Ca. 5 Minutter senere løb det andet Skib, der senere viste sig at være 2^m M/Ff. »Hero« af Vestmanhavn, for Boven af G., hvis Spryd fiskede H.s læ Vand, hvorved Sprydet sprængtes ved Midten. Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H. Kl. ca. 11³⁰ Emd. d. 25/4 Iaa Bak med Vinden Bb. ind, da en rød Lanterne kom i Sigte forude om Stb. Den vagthavende Styrmand, der kort forinden var gaaet ned for at spise, blev straks varskoet. Da han kom paa Dækket, saas Blus fra det andet Skib, der senere viste sig at være G., og da en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt op og Mesanen firet ud. Ca. 5 Minutter efter ramtes H. om Stb. ved Stovantet, hvorved 2 Planker, Taljereb og Røstjernene knækkede. Baadene sattes i Vandet, men blev knuste. Da Skibet kun lækkede lidt, sattes Motoren i Gang, hvorefter Skibene fulgtes ad ind under Land. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at man i H. for sent har faaet Øje paa G., idet der i førstnævnte Skib ikke er holdt behørig Udkig.
- 126.** Svensk Sk. **Gunvar**, 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nyborg med Rug. Grundstødt d. 28/11 27 ved Fyens Kyst. Strandingsindberetning dat. 28/11 27. Kl. 11 Fmd. grundstødte G. paa Romsø Rev i diset Vejr. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp
- 127.** S/S **H. H. Petersen** af Marstal, 975 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Holmsund med Træ. Kollideret d. 17/11 27 i den botniske Bugt. Søforklaring i Danzig d. 28/12 27. Søforklaring i Marstal d. 2/2 28. Kl. 11 Fmd. opankredes H. H. P., der havde Lods om Bord, tillige med en Del andre Skibe ved Bredskær. Kl. 11³⁰ Fmd. lettede Taagen, og S/S »Irene« af Helsingborg, der hidtil havde sejlet efter H. H. P., lettede. H. H. P. lettede ogsaa og fulgte efter I. gennem Isen i en Afstand af ca. 200 Fv. Kort efter blev man i H. H. P. opmærksom paa, at I. sad fast i Isen; Maskinen kastedes Fuld Kraft Hak idet der samtidig blev givet 3 Stød i Fløjten, men umiddelbart efter, Kl. 11⁵⁴ Fmd., tørnede H. H. P. mod I. s Hæk. H. H. P. fik en Bule paa hver Side af Stævnen, 2 Plader revnede, og nogle Spanter og forreste Dæksbjælke bøjedes. Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.
- 128.** M/Gl. **Haabet** af Randers, 30 Reg. T. Br. Bygget 1909/15 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Randers til Aalborg med Byg. Kollideret d. 26/1 27 i Kattegat. Søforhør i Hadsund d. 3/10 27 og 4/6 28. Se Nr. 104.
- 129.** Gl. **Haabet** af Kjøbenhavn, 72 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Sundsvall til Kjøbenhavn med Træ. Grundstødt d. 2/11 27 ved Sveriges Ø.-Kyst. Svensk Strandingsindberetning dat. 2/11 27. Kl. 7⁴⁵ Fmd., da H., der Iaa opankret udenfor Kalmar Havn, var ved at lette under en frisk NØ.-lig Brise, drev Skibet paa Grunden paa mellemste Gillburen. Kl. 8³⁰ Fmd. kom Skibet flot.
- 130.** S/S **Hafnia** af Kjøbenhavn, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam med Koks. Mistet Dækslast d. 25/2 27 paa Maasfloden; søgt Nødhavn. Søforhør i Kjøbenhavn d. 3/3 27. Kl. 5¹⁵ Emd. afgik H. fra Rotterdam assisteret af Lods. Skibet havde 450 Tons Koks paa Dækket og 1914 Tons i Lasterne samt ca. 365 Tons Vandballast. Kl. ca. 6 Emd. krængede Skibet stærkt Bb. over, hvorved alle Surringerne paa Stb.s Dækslaststøtter brækkede, Støtterne blev bøjedede og revet ud af Lejerne og ca. 170 Tons af Dækslasten gik over Bord. Skibet gik tilbage til Rotterdam. Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til, at Skibet krængede over. Ministeriet, der har foretaget en Stabilitetsundersøgelse af Skibet, maa antage, at Krængningen er foranlediget ved, at Skibet bar haft en Del løst Vand i Tankene.
- 131.** M/S **Hafnia** af Kjøbenhavn, 91 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. 1 Mand afaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. 17/6 27 i Kjøbenhavn. Politirapport af 23/6 27. Kl. ca. 11^{1/2} Emd. traadte Ungmand Frode Hannibal Kube Lind af Aarhus, der var beskæftiget med at stuve Tønder paa Dækket, med højre Ben ned i Kølevandstønden til Dæksmotoren, hvorved han skoldede Foden. De forbrændte Steder blev smurt ind med Æggeolie og forbundet, hvorefter han kom til Køjs. Kl. ca. 12 Mn. afsejlede skibet til Aarhus, hvortil det ankom d. 18/6 Kl. 3 Emd. Den tilskadekommende blev nu bragt paa Hospitalet, hvor han den 23/6 afgik ved Døden som Følge af Blodforgiftning foraarsaget af Infektion i Saaret.
- 132.** 2^m M/Ff. **Hafsteinn** af Trangisvaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Kollideret d. $2\frac{1}{3}$ 27 i Atlanterhavet.
Søforklaring i Revkjavik d. $1\frac{1}{4}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $18\frac{1}{5}$, $28\frac{1}{5}$ og $1\frac{1}{6}$ 27.
Se Nr. 96.

133. S/S **Hamsterley** af Newcastle, 2160 Reg. T. Br. Bygget 1925. Paa Rejse fra Hartlepool til Aalborg med Kul.

Kollideret d. $\frac{6}{8}$ 27 ved Hals Barre.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{8}$ 27.
Se Nr. 120.

134. M/Sk. **Hanna** af Thorshavn, 74 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Paa Rejse fra Thorshavn til Hull med Fisk.

Kollideret med en Kaj d. $\frac{12}{9}$ 27 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat $\frac{20}{9}$ 27.

Kl. 7³⁰ Emd. da H. assisteret af en Slæbedamper var under Indsejling til St. Andrews Dock, brækkede Slæberen, hvorved H.s Agterende tørnede Kajen og blev let beskadiget.

Ann. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) 1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{30}{9}$ 27.

Søforhør i Thorshavn d. $\frac{6}{10}$ og $\frac{18}{10}$ 27.

Kl. ca. 2 Fmd. friskede Vinden, hvorfor Klyveren bjærgedes. Under Arbejdet med at fastgøre denne, forsvandt Bedstemand Joen Elias Poulsen af Eide. Alle mand blev straks kaldt paa Dækket og Skibet vendt; men da al Eftersøgning viste sig forgæves, fortsattes Rejsen.

Ann. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Bedstemanden er slaet over Bord af Sejlet.

135. S/S **Hans Mærsk** af Svendborg, 1930 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Santa Lucia til Carteret N.J. med Kobbererts.

Kollideret d. $\frac{3}{1}$ 27 paa Hudson Floden.

Søforklaring i New York d. $\frac{11}{1}$ 27. Søforhør i Odense d. $\frac{7}{10}$ 27.

Kl. 8²⁵ Fmd., da H. M., der havde Lods om Bord, var ca. 1 Sm. fra Sandy Hook, bemærkedes forude lidt om Stb. en Sandsuger visende sin Stb.s Side. Da Sandsugeren — der senere viste sig at være Sandsuger »Willits Point« — pludselig drejede til Stb., blev der fra H. M. givet 2 Stød i Fløjten, samtidig med at Roret blev lagt Stb. Fra W. P. blev der givet en Række Stød i Fløjten, hvorfor der fra H. M. atter blev givet 2 Stød. Da sidstnævnte Signal igen blev besvaret med en Række Stød i Fløjten, blev der fra H. M. givet 1 Stød i Fløjten og Roret blev skiltet. Fra W. P. blev Signalet besvaret som de to første Signaler og samtidig blev 2 Kugler hejst. Da Kollisionen syntes uundgaaelig kastedes H. M.s Maskine Fuld Kraft Bak og Stb.s Anker kastedes; men umiddelbart efter — Kl. 8³⁹ Fmd. — tørnede H. M. med Stb.s Bov mod W. P.s Bb.s Bov. H. M. fik ved Kollisionen Hul i Boven baade over og under Vandlinien, hvorved Forpeaken fyldtes.

Ann. Søforklaring fra W. P. foreligger ikke.

136. Ff. **Hansine** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand forsvundet d. $\frac{20}{4}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{25}{4}$ 27.

Kl. ca. 11 Emd., da H. under en NV.-lig Storm med Kurs mod Esbjerg var ca. 3 Sm. S. for Graadyb F.S., opdagedes det, at Skibets Fører, Fiskeskipper Fritz Vilhelm August Nielsen af Frederikshavn, var forsvundet. H. blev straks lagt paa modsat Kurs, men al Eftersøgning viste sig at være forgæves, og efter ca. 1 Times Forløb fortsattes Rejsen til Esbjerg. Den paagældende, der sidst blev set nogle Minutter før han savnedes, antages at være faldet over Bord og druknet.

137. Ff. **Havet** af Grenaa, 16 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{23}{2}$ 27 i Kattegat.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{4}{3}$ 27.

Kl. ca. 2 Emd., da man var i Færd med at kaste Vod paa Fiskeplads mellem Schultz Grund F.S. og Sjællands Odde, faldt Fisker Albert Carl Nielsen af Grenaa over Bord. Den overbordfaldne kom til Syne ca. 3 Fv. agten for H.; en Ende blev kastet ud til ham og Roret lagt haardt Bb. Skønt Enden faldt paa hans ene Skulder, tog han den ikke, og inden Fartøjet naaede hen til Stedet, var han forsvundet. Efter forgæves at have søgt efter den forulykkede hele Eftermiddagen, sattes Kursen mod Grenaa.

Ann. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes den Omstændighed, at den forulykkede, der havde nye Træskostøvler paa, er gledet paa Dækket og som Følge af Fartøjets Bevægelser i Søen er faldet over Bord.

138. 3^m Sk. **Heimdahl** af Kjøbenhavn, 205 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Helsingfors til Trangsund i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{10}$ 27 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reval d. $\frac{3}{11}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{12}$ 27.

Kl. 7 Emd. pejledes Åransgrund F.S. i misv. V.t.S., Afstand 2 Sm. Fra denne Plads styredes for en SØ.-lig Storm med Regndis S. over med en Sejlføring bestaaende af klodsrebet Skonnertsejl, Storsejl og Stagfok. Kl. ca. 8³⁰ Emd. kom en Del Ankerligger i Sigte forude. Roret blev lagt op og Store-Pikfald firet af. Paa Grund af den svære Sø faldt H. kun langsomt af, og kort efter tørnede Klyverbommen mod Siden af et til Ankers liggende Skib, hvorved Klyverbommen og Forgøjterne mistedes. Som Følge af

Vejrforholdene var det ikke muligt at opnaa Forbindelse med det andet Skib; det er senere oplyst, at det var græsk S/S »Kandia«. H. søgte ind til Reval, hvortil Skibet ankom d. $30/10$
Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

139. M/Ff. **Helene** af Esbjerg, 7 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Kollideret d. $12/12$ 27 i Nordsøen.
Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $26/1$ 28.
Se Nr. 16.

140. S/S **Helene II** af Haderslev, 147 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Horsens via Fredericia til Hamborg med Stykgods.
Grundstødt d. $8/1$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $21/1$ 27
Kl. 12^{45} Emd. afsejlede H. II fra Fredericia i diset Vejr. Der styredes S.t.V. $1/2$ V. indtil Kl. 1^{15} Emd., da Pynten ved Lyngs Odde kom i Sigte; Kursen ændredes da til NV.t-V. $1/2$ V. Kl. 1^{40} Emd. kom Pynten ved Hindsgavls Plantage i Sigte, og Kursen ændredes til SV.t.S. Kort efter blev det tæt Taage, hvorfor Farten mindskedes og loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 2 Emd. loddedes 17 m Vand, og kort efter saaes Land ret forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Bb.: men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig ved Rønshoved. D. $10/1$ Kl. 4^{45} Fmd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper og efter en Del af Lasten var lægtret.
Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeret maa efter det oplyste antage, at denne skyldes usigtbart Vejr.

141. S/S **Helga** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
Mistet et Anker og grundstødt d. $15/10$ 27 ved Finlands V.-Kyst.
Søforklaring i Kemi d. $18/10$ 27.
Kl. 8 Fmd. opankredes H. efter Lodsens Anvisning paa Ahjos Red i 3,5 Fv. Vand for Bb.s Anker med 30 Fv. i Vandet. I Løbet af Formiddagen friskede Vinden til haard S.-lig Kuling med svære Byger, og K. 12^{50} Emd. observeredes det, at Skibet var i Drift. Stb.s Anker kastedes, og der blev stukket mere Kæde paa det Bb.s Da Skibet stadig drev, varkoedes Klar til Maskinen; men forinden denne var klar tog Skibet Kl. 1^{00} Emd. Grunden med Stb.s Side. Da Skruen rørte Grunden, tilkaldtes Assistance. Kl. ca. 4^{30} Emd. kom H. flot ved Hjælp af 4 Slæbebaade. Da Ankrene blev hevet ind, viste det sig, at Bb.s Ankerkæde var brækket ca. 2 Fv. fra Ankeret.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

142. S/S **Henry Tegner** af København. Bygget 1914 af Staal.
I Mand om kommet ved Ulykkestilfælde d. $8/2$ 27 Valencia Havn.
Søforklaring i Valencia d. $9/2$ 27. Søforhør i Aarhus d. $5/3$ 27.
Kl. ca. 2 md. styltede Messedreng Juul Kristian Hansen af Kopperup ned i Nr. 3 Last, hvis Luger med Mellemrum var lagt over og tildækkede med en Presenning. Den Tilskadekomne der var bevidstløs, og som hurtigst muligt blev bragt under Lægebehandling, afgik ved Døden d. $11/2$ paa Hospitalet i Valencia.

143. S/S **Hera** af Morrtelje, 819 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Helsingfors med Koks.
Grundstødt d. $29/11$ 27 ved Bornholms V.-kyst.
Strandingsindberetning dat $1/12$ 27.
Kl. 4 Fmd. grundstødte H. i mørkt klart Vejr S. for Hasle. Skibet er senere kommet flot.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Hasle Havnefyrtøj fejlagtig blev antaget for et Sejlskibs Lanterne.

144. S/S **Hermod** af København, 1949 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Newport News med Erts-Briketter.
Forlist i Oktober 1927 i Nordsøen: 21 Omkomne.
Indberetning dat. København d. $19/10$ 27. Søforhør i København d. $10/12$ 27. Forlisanmeldelse dat. København d. $3/3$ 28.
D. $30/9$ afgik H. fra Helsingborg. D. $1/10$ Kl. 2 Emd. passerede Skibet Skagen. D. $3/10$ Kl. 6^{15} Fmd. udsendte H. radiotelegrafisk Nødsignal samt følgende Meddelelse: »Damage to hatches, ships in vicinity please stand by $56^{\circ}25'N.7^{\circ}55'O$.« Spørgsmaal fra Blaavand Radio, der opfangede Meddelelsen, hvorvidt H. behøvede hurtig Hjælp, besvaredes benægtende. Da det kort efter forsøgtes at kalde Skibet op, viste dette sig umuligt. De følgende Dage drev Skibets 4 Baade, en Del Luggedæksler fra H. samt nogle Lig af Skibets Besætning i Land paa Jyllands V.-Kyst. Det maa herefter formodes, at Skibet er forlist med Mand og Mus.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Skibsfører Holger Rasmussen af Stubbekøbing, 1. Styrmand Niels Marius Berg af Nordby, Fanø, 2. Styrmand Valdemar Fiedler Jensen af Christiansø. 1. Maskinmester Knud Helge Hansen af Helsingør, 2. Maskinmester Carl Krüger Christiansen af Aarhus. 3. Maskinmester Andy Petersen af København, Maskinassistent Carl Oluf Jakobsen af Padesøbjerg, Telegrafist Jens Evald Pedersen af København, Hovmester Jens Marius Nielsen af Aastrup, Kok Holger Emil Mortensen af København, Matroserne Carl Vilhelm Sørensen af Tranebjerg, Einar Peter Anton Sørensen af Vejle. Axel Christian Larsen af Aaker og Einar Larsen fra Færøerne, Letmatroserne Ole Sigvart Olsen fra Færøerne og Aage Pedersen af København, Fyrbøderne Peter Reislich fra Tyskland, Jakob Martin Jakobsen af Hylke og Knud Jørgen Oluf Nielsen af København, samt Kullempere Melf Fernando Alexander Rasmussen og Messedreng Carlo Henry Hansen, begge af København.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet er forlist som Følge af, at Lugerne er slaaet ned af Søen, der har fyldt Lastrummet, og at Ladningen maaske samtidig har forskubbet sig.

145. 2^m M/Ff. **Hero** af Vestmanhavn, 73 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri under Island. Kollideret d. 25/4 27 i Atlanterhavet. Søforklaring i Reykjavik d. 27/4 27. Søforhør i Vestmanhavn d. 1/6 27. Se Nr. 125.

146. 4^m Bk. **Herzogin Cecilie** af Marichamn, 3111 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Sundsvall i Ballast.

Grundstødt d. 18/6 27 ved Jyllands V.-Kyst. Strandsforretning i Vorupør d. 18/6 27. Søforklaring i Frederikshavn d. 21/6 27. Strandsindberetning dat. 22/6 27.

D. 17/6 Kl. 12 Md. var Skibets Plads 55°05',2 obs. N. Brd., 7°09',8 giss. Ø. Lgd., Log 45. Herfra styredes misv. N. Kl. 4 Fmd., Log 78, ændredes Kursen til misv. NNØ. Kl. 12 Mn., da Loggen viste 136. ændredes Kursen til misv. NØ.t.Ø. Vejret var da taaget. D. 18/6 Kl. 3³⁵ Fmd. saas Land om Stb. Roret lagdes haardt Stb.; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere, viste sig 150 m fra Land ca. 1 Sm. S. for Vorupørs Mole. D. 19/6 Kl. 6²⁰ Fmd. blev Skibet bragt flot af en Bjergningsdamper.

Anm. Sørettens sagkyndige Medlemmer bemærkede, at Førerens Navigering havde været rigtig, og at Kursen skulde have ført ham fri af Land. hvorfor Strandingen maa skyldes Strømsætning.

147. M/Yagt. **Hilda** af Thisted, 29 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Wismar til Faxe Ladeplads med 45 Tons Briketter.

Havareret, drevet i Land og forlist d. 19/10 27 ved Falsters V.-Kyst. Indberetning dat. 20/10 27. Forlisanmeldelse dat Gedser d. 23/11 27. Søforhør i Nykjøbing F. d. 29/12 27 og 6/2 28. Søforhør i Thisted d. 17/1 28.

Kl. ca. 4 Emd., da H. var ca. 10 Sm. fra Gedser, blæste det op med en SV.-lig Storm. Da Skibet var i Nærheden af Gedser sprang Agterliget paa Storsejlet, hvorfor dette bjærgedes. Kort efter at H. havde passeret Kroghage-Pynt kom Storsejlets Agterlig ind i Skruen, og da Rorkæden umiddelbart efter sprang, kastedes Ankrene, men Kl. ca. 7 Emd. tog Skibet Grunden ved Vesterhage og blev staaende. Besætningen blev reddet af Redningsbaaden fra Gedser. Skibet blev senere Vrag.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af del ovenfor anførte.

148. S/S **Hjelm** af Odense, 295 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Nørre Sundby til Thisted.

Grundstødt d. 3/1 27 i Limfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 17/1 27.

Kl. ca. 11 Fmd., da H. havde passeret den sidste af de røde Prikker paa Egholms Flak. styredes mod de hvide Prikker langs Dynen. Vind og Strøm kom nu ind paa Bb.s Bov, hvorved Skibet drejede til Stb. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Egholms Flak og blev staaende. D. 4/1 Kl. 1 Emd. kom H. af Grunden ved Hjælp af en Bugserdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

149. S/S **Holland** af København, 1251 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til London.

Kollideret d. 27/11 27 i Kielerfjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 15/12 27.

Kl. 10¹⁸ Emd. passeredes Frederiksort Fyr. Kl. 10³³ Emd. stoppedes Maskinen for at afvente Lods. Kl. 10³⁶ Emd. kom Agterlanterne fra en Damper, der senere viste sig at være S S »Iris« af Stockholm, i Sigte ca. 5 Str. om Bb. Det viste sig, at I. havde Fart agterover, og da den Kl. ca. 10³⁸ Emd. var 4 à 5 Skibslængder fra H. blev der fra dette Skib præjet til den om at gaa frem. Umiddelbart efter blev H.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak; men Kl. 10⁴⁰ Emd. tømmede I.s Agterende haardt mod H.s Bb.s Bov, hvorved Pladerne og Spanterne ved Agterkant af Bakken blev stærk beskadiget.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

150. S/S **Hugo** af Kjøbenhavn, 1422 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Ivigtut til Kjøbenhavn med Kryolit.

Bortblevet i Maj 1927: 23 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. 26/7 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. 18/8 27.

D. 20/5 27 afgik H. fra Ivigtut. D. 21/5 var Skibet ifølge Rapport til Ivigtut Radio klar af Isen. D. 6/8 fandtes en Redningsbaad mrk. »Hugo« drivende udfor Nanoitalik. Siden er intet hørt til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører K. S. Therkelin. 1. Styrmand Martinius Munniche. 2. Styrmand Valdemar Madsen og 1. Mester Kay Stahl Larsen, alle af Kjøbenhavn, 2. Mester Lauritz Espersen af Aarhus, 3. Mester Lars Larsen af Frederikshavn. Hovmester Anders Høed af Svendborg, Kok Eivind Jørgensen af Kjøbenhavn. Messedreng Axel Jensen af Nordby Fanø, Matroserne Poul Riise og Charles Koføed. begge af Kjøbenhavn, Letmatroserne Viggo Jørgensen af Thurø og Erik Hansen af Neksø, Jungmand Erik Petersen af Dragør, Dæksdreng Georg Buchwald af Gerløv Mark, Donkeymand Helmuth Nielsen af Kjøbenhavn, Fyrbøderne Rudolf Hørnung af Kormdrup og Frants Søderberg al Kjøbenhavn samt Islods Strimberg af Dragør. Endvidere medfulgte som Passagerer: Bruno Rohde, Tømrer Axel Andersen og Murer Viggo Larsen, alle af Kjøbenhavn, samt Oluf Sørensen af Butterup.

151. M/S **Indien** af Kjøbenhavn, 5702 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

En Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $29/_{11}$ 27 i Portland, Oregon.

Søforklaring i Hamborg d. $23/_{1}$ 28.

Under Arbejdet med at losse Pulp fra Agterkant af Nr. 3 Mellemdæk faldt en Stevedor, der opholdt sig paa Mellemdækslugen og ledede Arbejdet, Kl. ca. 10 Fmd., ned i Underlasten tillige med det 3. Luge-dæksel fra Stb. i midterste Sektion. Den paagældende, der blev bragt paa Hospitalet, fik en mindre Læsion i Hovedet og Skulder og Ryg beskadiget.

Anm. Aarsagen til Ulykken angives at være, at Midterskærstokken, der var lagt paa Plads af Arbejderne, ikke har været rigtigt anbragt i sit Spor, hvorved Luge-dækslerne har kunnet vippe. En Platform, der blev brugt under Losningen, har faaet fat i Kanten af det omhandlede Luge-dæksel, hvorved dette er gaaet ud af sin Plads og tillige med Stevedoren faldet ned i Underlasten.

152. S/S **Inga** af Kjøbenhavn, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Dakar til Hamborg med Jordnødder.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $24/_{3}$ 27 i den biskayiske Bugt.

Søforklaring i Harborg d. $30/_{3}$ 27.

Kl. 5^{54} Fmd., medens 4 Mand under en haard V.-lig Storm var beskæftiget med at surre Nr. 4 Bom, der var gaaet los fra Surringen, tog Skibet en svær Overhaling. Bommen svingede ud over Stb.s Side, hvorved Dæksdreng Johannes Marius Ellegaard Jensen, der holdt fast i Bommen, blev slaaet over Bord. Maskinen blev straks stoppet. Den overbordfaldne saas i Skibets Køl vand. Da Vejret ikke tillod, at sætte Baad i Vandet, manøvreredes I. rundt, og ca. 15 Minutter senere saas den forulykkede forude om Bb. En Redningskrans kastedes ud og faldt ca. $1\frac{1}{2}$ Fv. fra den overbordfaldne Dreng, men han rorte sig ikke og forsvandt kort efter. Lidt senere saas den forulykkede et Øjeblik agterude, og kom ikke senere til Syne. Efter ca. 2 Timers forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Vasa til Zaandam med Træ.

1) Tørnet en undersøisk Genstand d. $22/_{10}$ 27 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/_{10}$ 27.

Kl. 10^{35} Emd. hørt et dumpt Stød i Skrueakslen efterfulgt af en syngende Lyd. Ved senere Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skruebladene var skamfilede i Enden.

2) Maskinen havareret d. $24/_{10}$ 27 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $27/_{10}$ 27.

Kl. 6^{54} Fmd. hørt kraftige Stød i Luftpumpen. Maskinen stoppedes, og det viste sig, at Balancelejernes Overdel var sprængt og Balanceakslen bøjet. Det blev besluttet at søge til Kjøbenhavn for Reparation, hvorfor Rejsen fortsattes, idet Balancen frakbledes krydshovedet, Ballastpumpen benyttedes som Cirkulationspumpe og Kedelpumpen som Fødepumpe.

Anm. Om Aarsagen til Havariet er intet oplyst.

153. M/Gl. **Ingeborg** af Aarhus, 32 Reg. Br. T. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Nykøbing F. til Aarhus med 25 Tons Melasse.

Grundstød d. $1/_{7}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $1/_{7}$ 27. Søforklaring i Aarhus d. $11/_{7}$ 27.

Kl. ca. 3 Fmd. kom Kosten ved Omø Sund i Sigte: der styredes Ø. om denne. Vinden var agterind og flov, og I. sejlede for Sejl alene. Skibet faldt pludselig Bb. over, hvorved Storsejlet bommede, og umiddelbart efter tog I. Grunden paa Omø Rev og blev staaende. Kl. ca. $12\frac{1}{2}$ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen, der i Strandingsindberetningen angives at være Strømsætning.

154. Sk. **Ingeborg** af Hamborg, 48 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lybæk til Odense med 100 Tons Kalisalt.

Grundstød d. $30/_{3}$ 27 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/_{3}$ 27.

Kl. $8\frac{1}{2}$ Emd. grundstødte I. ved Albu-Triller. Skibet kom senere af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

155. S/S **Inger** af Esbjerg, 1215 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $26/_{11}$ 27 paa Themsens.

Søforklaring i Bristol d. $2/_{1}$ 28.

Kl. 12^{45} Fmd. da I., der var assisteret af Lods og som paa Grund af diset Vejr gik med reduceret Fart, befandt sig i Halfway Reach, bemærkedes forude en Lanterne, der først antoges at hidrøre fra en Ankerligger, men som senere viste sig at være Agterlanteren paa et medgaaende Skib. Det blev nu tæt Taage, og da I. havde passeret det andet Skib paa Stb.s Side, opdagedes det, at dette var under Bugsering af en Slæbedamper, hvorfra ingen Lanterne kunde ses. I.s Maskine blev nu stoppet; men umiddelbart efter, Kl. 1^{00} Fmd., tørnede I.s Stb.s Bov mod Bb.s Side af Slæbedamperen, der viste sig at være S/S »Spread Eagle«. Kfter Kollisionen gik I. til Ankers. Under Sejladsen til Ankerplads tørnede Skruen mod en undersøisk Genstand, hvorved Skruen blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. E. foreligger ikke.

- 156.** Sk. **Inger** af Halmstad.
Grundstødt d. ²³/₁₀ 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₂ 28.
Kl. ca. 7³⁰ Fmd. grundstøtte I. under en Ø.-lig Storm med Regntykning paa Fed-Hage. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Storm og Regntykning.
- 157.** M/S »**Irland**« af Kjøbenhavn, 3173 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Boston til New York med Træmasse.
Kollideret d. ³¹/₁₂ 27 i Ambrose Channel.
Søforklaring i New York d. ⁶/₁ 28. Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. ⁴/₉ 28.
Kl. 12⁰⁸ Emd. i taaget Vejr. passerede I., der gik med reduceret Fart og afgav Taagesignaler, den røde Bøje Nr. 14 i ca. 200 Fods Afstand. Kursen ændredes til misv. N. Kort efter hørtes en Dampers Taagesignal ret forude. Maskinen blev straks stoppet, og da en Damper, som tilsyneladende laa tværs i Farvandet, umiddelbart efter kom i Sigte, blev Roret lagt Bb. Umiddelbart efter hørtes 2 Stød i Fløjten, og Roret skiftedes til Stb. En Damper, der senere viste sig at være S/S »Domira« af Glasgow, og hvorfra der intet Taagesignal var hørt, kom i det samme i Sigte paa Bb.s Bov, visende sin Stb.s Side. I.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 Stød i Fløjten, og samtidig lod man begge Ankre gaa. Umiddelbart efter. Kl. 12¹² Emd. tørnede I.s Stævn mod D.s Stb.s Side. Maskinen stoppedes; da Skibene gled fra hinanden, kastedes Maskinen atter Fuld Kraft Bak, hvorpaa Ankrene blev hevet hjem og Rejsen fortsat.
I.s Stævn blev ved Kollisionen trykket Stb. over og stærkt beskadiget.
Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.
- 158.** M/Sk. **Irma** af Aalborg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1879 af Eg. Paa Rejse fra Frederikshavn til Aalborg. Tom.
Grundstødt d. ²/₁₀ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Strandingsforretning i Sæby d. ⁴/₁₀ 27. Strandingsindberetning dat. ⁴/₁₀ 27. Søforklaring og Søforhør i Sæby d. ⁴/₁₁ 27.
Kl. ca. 7 Emd., da I. under Regntykning med sydlige, orkanagtige Byger befandt sig ud for Stensnæs, Lyngsaa Forstrand, brækkede Rorpinden. hvorefter Skibet tog Grunden og blev staaende ca. 300 Fv, fra Land. D. ³/₁₀ Kl. ca. 11³⁰ Emd. blev Besætningen — 2 Mand — bjærgede af en Bjergningsdamper, der Kl. ca. 10 Emd. tog Skibet af Grunden.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar at det ovenfor anførte.
- 159.** S/S **J. C. la Cour** af Esbjerg, 1635 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Parkeston til Esbjerg med Stykgods, Post og Passagerer.
Maskinen havareret d. ¹⁷/₅ 27 i Nordsøen.
Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ²⁷/₅ og ¹³/₆ 27.
Kl. 1⁵⁰ Emd., da J. C. 1. C. var paa ca. 54°20' N. Brd. 6°00' Ø. Lgd. begyndte en Krumtap at varme, hvorfor Maskinen stoppedes. Kl. 5 Emd. fortsattes Rejsen. Kl. 9⁴⁵ Emd., da Skibet var ca. 10 Sm. S.t.V. af Vyl F.S., brækkede Højtryksgliden og Styret paa denne sprængtes. D. ¹⁸/₅ Kl. 1⁴⁰ Fmd. var Skaden udbedret, saaledes at Rejsen kunne fortsættes med reduceret Fart.
Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet skyldes manglende eller mangelfuld Smøring, enten forarsaget ved daarlig Olie eller indtørret Glider.
- 160.** S/S **Jan** af Kjøbenhavn, 1739 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.
a) Paasejlet d. ¹⁸/₃ 27 i New Orleans.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁰/₆ 27.
Kl. 1³⁰ Fmd. gik S/S »Skogheim« af Haugesund i Drift med sine Ankre og førtes at den stærke Strøm ned mod J., der laa til Ankers, og tørnede med Laaringen haardt mod J.s Bb.s Bov, hvorved 4 Spanter brækkede og 1 bøjedes.
Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.
b) Paa Rejse fra Danzig til London med Træ.
Grundstødt d. ²⁹/₉ 27 paa Themsens.
Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁰/₁₀ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁵/₁₀ 27.
Kl. 4¹⁰ Fmd. befandt J., der havde Lods om Bord, sig ved Owens Flak. Da hele Farvandet syntes spærret af Lægtene, blev der, for at undgaa Kollision med disse, givet Bb.s Ror. J., der befandt sig i Farvandet Stb.s Side, kom herved udenfor Sejllobet, og tog Grunden. D. ³⁰/₉ Kl. 3⁴⁰ Fmd. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 161.** S/S **Johanne** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Barry til La Goulette med 1300 Tons Kul.
Borteblevet: 16 Omkomne.
Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁵/₆, ⁴/₈ og ²⁵/₈ 27. Forlisanmeldelse dat. ¹⁷/₁₁ 27.
D. ³⁰/₃ 27 Kl. 1 Fmd. afgik J. fra Barry. Siden da er intet set eller hørt til Skibet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus under haardt Vejr i Biskayabugten.
Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører H. C. Nielsen af Odense, 1. Styrmand Holger Brnbn-Petersen af Holsted, 2. Styrmand J. Hall-Larsen af Frederiksberg. 1. Mester C. Christoffersen af Kjøbenhavn,

2. Mester J. A. Thorsen af Horsens, Maskinassistent N. C. Hoe af Randers, Hovmester K. Germansen af Nordby, Matroserne G. Søjborg, E. J. Nielsen begge af Nordby, O. Neuman samt N. Schultz af Verde b/ Kiel, Donkeymand C. Stankevicus, Fyrbøderne R. Munguia af Pasajes de San Juan og P. Rryckner, Ungkok Th. Sørensen af Hjerting samt Dreng M. Strahle af Ulm am Donau.

162. M/Gl. **Johanne** af Rønne, 48 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Rønne til Odense med 90 Tons Klinker og ildfaste Sten.

Grundstødt og forlist d. $^{25}/_2$ 27 i Grønsund.

Søforhør i Stubbekøbing d. $^{1}/_3$ 27. Forlisanmeldelse dat. $^{22}/_6$ 27.

D. $^{24}/_2$ Kl. 10⁵⁵ Emd. pejledes Møens Fyr i NV. $^{1}/_2$ V., Log 42,5; der styredes V. $^{1}/_2$ S. Kl. 11¹⁵ Emd. pejledes samme Fyr i N. $^{1}/_2$ V., Log 44. Kursen ændredes nu til VSV. Det blæste en frisk SSØ-lig Kuling, og Vejret var diset. Skibet gik for Sejl og Motor. D. $^{25}/_2$ Kl. 1 Fmd., da Loggen viste 53,5, kobledes Skruen fra. Umiddelbart efter kom et svagt grønt Lys i Sigte $^{1}/_4$ Str. om Bb.; Roret blev lagt haardt Stb. og Skruen koblet til; men da Skibet var drejet ca. 4 Str. til Bb. tog det Grunden med Agterenden og blev staaende. Bb.s Anker kastedes, og da Ankerkæden viste agterover, fredes Sejlene af, og Motoren sattes Fuld Kraft Bak, men Skibet skubbedes stadig paa Grunden. Der blev nu afgivet Nødsignaler, og da Vejret kort efter klarede op, blussede efter Hjælp. Kort efter svajede Skibet rundt for Ankret, og syntes at være flot, hvorfor Stb.s Anker kastedes. Ca. 1 Time senere, begyndte Skibet at hugge haardt i Grunden, hvorved det blev læk. Kl. ca. 11 Emd. blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. J., der holdtes læns ved Hjælp af en Motorpumpe, blev slæbt ind i Grønsund. Da Skibet d. $^{26}/_2$ Kl. ca. 1 Fmd. var ved Gl. Tolk, svigtede Motorpumpen, og inden Skibet blev bragt ind paa grundet Vand, sank det.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke er benyttet.

163. Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr.

a) Kollideret d. $^{25}/_4$ 27 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $^{30}/_4$ 27.

Da J., der assisterede af Lods, var i Færd med at lægge til den nordlige Kaj i Frihavnen, afgik S/S »Wm. Th. Malling« af Kjøbenhavn fra samme Kaj. Idet W. T. M. passerede J., tørnede førstnævnte Skibs Hæk mod J.s Klyverbom, der bortreves. J. blev ved Kollisionen drejet rundt og tørnede med Agterenden mod Kajen. Efter Kollisionen lakkede J. en Del.

Ifølge den af W. T. M.s Besætning afgivne Forklaring laa dette Skib fortøjet ved Kajen klar til at kaste los, da J. saas for indgaende. Kl. 8²⁵ Emd. var J. kommet langs Kajen ca. 200 m foran for W. T. M., hvorefter W. T. M. kastede los og manøvrerede udefter for langsom Maskine. Da W. T. M. var uder Sejleren i en Afstand af ca. 20 m, svingede J. Bb. over og kum derved til at stævne mod w. T. M.. der for at undgaa Kollisionen lagde Roret haardt Stb. og gik Kuld Kraft Frem. Det lykkedes dog ikke at bringe W. T. M. klar af J. hvis Klyverbom i skede Damperens agterste Jolledavid om Bb. der blev beskadiget. I W. T. M. blev Maskinen nu kastet Fuld Kraft Bak, hvorefter Skibene hurtigt kom klar af hinanden.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at W. T. M. har passeret saa tæt til J., der endnu ikke var fortøjet, at Suget fra Damperen har drejet Sejleren ud fra Kajen.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Halmstad med 30 Tons Klid.

Grundstødt ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{23}/_{11}$ 27.

Kl. 8¹⁶ Fmd. drev J. under en Ø.-lig Storm og efter at have mistet Ankrene, i Land ved Snekkersten. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

164. M/Sk. **Johanne** af Søby. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Odense med Kalksten.

Grundstødt d. $^{24}/_5$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $^{1}/_6$ 27.

Kl. 2 Emd., under en NV.-lig Kuling med klar Luft, tog G. Grunden paa Helleholm Flak ca. 200 Fv. udenfor den hvide 2-Kost. Skibet blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen er, at Føreren, med Skibets Dybgaaende 2,9 m, har sat Kursen for tæt om Kosten paa Helleholm Flak.

165. Gl. **Johanne Marie** af Egernsund ca. 60 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Bornholm i Ballast.

Grundstødt d. $^{16}/_7$ 27 ved Fyens Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $^{16}/_7$ 27.

J. M. grundstødte i diset Vejr paa Romsø Rev. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

166. S S **Johannes Mærsk** af Odense. 1899 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

a) Paa Rejse fra Montreal til Gøteborg med Korn.

Havareret d. $^{5}/_{10}$ 27 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. $^{17}/_{10}$ 27.

Kl. 4⁴³ Emd. linder en VSV.-lig Storm slog en Braadsø over Skibet, hvorved agterste Luftrør om Stb. paa Fordækkel blev revet bort ved Dækket. Endvidere blev flere Rørskærme over Damptrørene til Spillene revet bort samt en Redningskrans om Stb. slaadet i Stykker.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Methil til Kjøbenhavn.

Rørt Grunden d. $15/12$ 27 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/12$ 27.

Kl. 11¹⁰ Emd. da J. M., der assisteredes af Lods og Slæbebaad, befandt sig i Renden ind til Kalkbrænderihavnen, hørtes en skurende Lyd som om Bunden rørte en undersøisk Hindring. Ved senere Eftersyn viste det sig, at Skibet havde faaet flere Buler i Bunden og at en Del Nagler var sprængt.

167. S/S **Jolanta** af Kjøbenhavn, 714 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Hamborg til Kjøbenhavn.

Tørnet en Kaj d. $21/11$ 27 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $24/11$ 27.

Kl. ca. 8 Emd. under Manøvrering ind til Kronløbsbassinet vilde Skibet paa Grund af en haard Byge ikke dreje Bb. over. Stb.s Anker kastedes og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tørnede Bb.s Bov Kajen, hvorved 2 Plader, nogle Spanter og Kollisionsskoddet beskadiges.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

168. S/S **Jungshoved** af Kjøbenhavn, 3841 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Montreal til Hamborg.

Havareret i Isen d. $22/5$ 27 i Atlanterhavet, søgt Nødhavn.

Søforklaring i Hamborg d. $14/6$ 27.

J. afgik fra Montreal d. $18/5$ og d. $24/5$ kom Skibet ind i Drivis. D. $22/5$ Kl. 6 Fmd. viste der sig at være 20' Vand i Forpeaken. Da det ikke var muligt at taa Skibet læns, sattes Kursen mod Sydney, hvortil J. ankom i Løbet af Formiddagen. Ved Undersøgelse konstateredes, at en Plade var revnet i Bb.s Side 5'—6' under Vandlinien. Desuden var flere Plader og Spant bulede og bøjede. Efter en foreløbig Reparation fortsattes Rejsen.

169. M/S **Jutlandia** af Kjøbenhavn, 4874 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra London til Antwerpen.

Kollideret d. $31/8$ 27 paa Scheldefloden.

Søforklaring i Hamborg d. $6/9$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/9$ 27.

Kl. ca. 11⁴⁵ Fmd. da J., der havde Lods om Bord, passerede Bøje Nr. 21 i Middle Channel. Havdes en Damper, der senere viste sig at være S/S »Formose« af Le Havre, forude i ca. $1\frac{1}{2}$ Sm.s Afst. Kl. 11⁴⁸ Fmd. da Bøje Nr. 22 passeredes, blev der slaet Langsomt og umiddelbart efter Meget Langsomt, til Maskinen, idet F. syntes at ligge stille i Farvandets Bb.s Side. Kl. 11⁵¹ Fmd. blev der givet 3 Stød i F.s Dampfløjte. I J. blev Roret lagt haardt Bb. og samtidig blev der givet 1 Stød i Dampfløjten. Dette Signal blev gentaget ca. $\frac{1}{2}$ Minut senere og fra F. besvaret med 3 Stød i Fløjten. Kl. 11⁵⁵ Fmd. blev J.s Maskiner stoppede og kastet Fuld Kraft Bak. og da en Kollision syntes uundgaelig blev Ordren Fuld Kraft Bak gentaget Kl. 11⁵⁶ Fmd. Kl. 11⁵⁸ Fmd. tørnede F.s Bb.s Laaring mod J.s Bb.s Bov, hvorved sidstnævnte Skib led en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

170. Tjalk **Jürgen** af Hamborg. Paa Rejse fra Kastrup til Rødby Havn med Kunstgødning.

Grundstødt d. $6/2$ 27 ved Lollands S.-Kyst.

Indberetning dat $25/4$ 27.

Kl. 12 Md. grundstødte J. i tæt Taage V. for Rødby Havns Skibsværft. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

171. S/S **Jægersborg** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

a) Paa Rejse fra København til Danzig i Ballast.

1 Mand omkommet og 1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $18/1$ 27 i Østersøen.

Søforhør i Odense d. $23/6$ 27.

Kl. 11¹⁵ Emd., da J. var ved Hammerodde, faldt en Petroleumslampe paa Fyrpladsen ned over Fyrbøder Erik August Achen af Rønne, hvorved der gik Ild i hans Klæder. Under Forsøget paa at slukke Ilden blev Skibets 2. Mester stærkt forbrændt paa Hænderne. Kursen ændredes straks mod Rønne, hvor der ankredes paa Reden d. $19/1$ Kl. 2¹⁵ Fmd. Kl. 3⁴⁰ Fmd. kom Lodsbaaden ud med Læge, og Kl. 4¹⁵ Fmd. fortøjedes J. i Havnen, hvorefter de tilskadekomne blev bragt paa Hospitalet. D. $30/1$ afgik Fyrbøderen ved Døden som Følge af sine Brandsaar.

b) Paa Rejse fra Spesshult til Murmansk.

Grundstødt d. $19/12$ 27, havareret d. $20/12$ 27 paa Vænernsøen.

Søforklaring i Gøteborg d. $31/12$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $22/2$ 28.

Kl. 12³⁰, da J., der blev assisteret af 2 Isbrydere, var ca. 3 Sm. af Gallnasudda Fyr, mødtes svære Ishindringer. Skibet mistede Styret og tog Grunden paa Siden af Renden. Ved Hjælp af Isbryderen lykkedes det at komme flot efter kort Tids Forløb. Om Eftermiddagen d. $20/12$, da J. befandt sig i Brinke bjergskullekanalen, tørnede Isen haardt med Stb.s Bov. J. tørnede derefter mod Klipperne med Bb.s Side, hvorved der fremkom en Bule i Forlasten. Da Skibet skulde ind i Slusen ved Troldhättan, tørnedes Slusen med Stb.s Side, hvorved der paany fremkom en Bule i Forlasten. Det viste sig nu, at Skibet var blevet læk, og ved et senere Dykkereftersyn konstateredes det, at foruden Bulerne, var flere Nagler sprængt.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen og Havarierne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødning og Havarier skyldes Ishindringer.

172. M/Jgt. **Kaj** af Maarup Havn. Paa Rejse fra Rødvig til Samsø.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{20}{11}$ 27 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Assens d. $\frac{5}{12}$ 27.

Kl. ca. $11\frac{1}{2}$ Emd., da K., der gik for Motor og klodsrebet Storsejl, under en frisk Ø-lig Kuling var ud for Fyens-Hoved, krængede Fartøjet paa Grund af en svær Sø stærkt Bb. over, hvorved Sømand Hans Vilder, der stod ved Styrehusets Bb.s Side, mistede Balancen og faldt over Bord. Idet Føreren, der stod i Styrehuset, vilde bakke for Fuld Kraft, gik Motoren i Staa. Storsejlet firedes ned og Motoren startedes; men inden det lykkedes at faa Fartøjet tilbage til Stedet, hvor Ulykken skete, var den overbordfaldne forsvundet. Efter ca. en halv Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

173. S/S **Kalø** af Kjøbenhavn, 1000 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse, fra Kotka til Wiborg med Rug.

Grundstødt d. $\frac{29}{10}$ 27 ved Finlands S.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{11}$ 27.

Kl. 4 Emd. passerede K., der havde Lods om Bord, Sommers i 1,5 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. NØ t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Da K. antosres at være tværs af Siti-Rok-Pitkonen Grunden, ændredes Kursen til misv. NØ. Vejret var diset, hvorfor hverken Sommers eller Neva Fyr kom i Sigte. Kl. 5^{30} Emd. friskede Vinden, der var Ø-lig, til haard Kuling, og da det samtidig blev Snetykning, reduceredes Farten til Halv Kraft. Kl. 6^{40} Emd., medens der styredes N., tog K. Grunden haardt med Forskibet. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak indtil den Kl. 6^{50} stoppedes. Ved Pejling af Forlasten viste der sig at være 4 Fod Vand i denne, hvorfor Bb.s Redningsbaad blev gjort klar til at sætte i Vandet. Paa Grund af Søen kunde Stb.s Redningsbaad ikke benyttes. Skønt der lænsedes fra Forlasten, steg Vandet hurtigt. Kl. 12 Mn. blev Bb.s Redningsbaad sat i Vandet og det overflødige Mandskab beordret deri. Vandet trængte ind i Maskinrum og Agterlast; men disse Rum kunde dog holdes læns. D. $\frac{30}{10}$ Kl. 1^{15} Fmd. klarede Vejret et Øjeblik, og Orisari pejledes i misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø., Edvordgrund Lysbøje i NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. og Halli Fyr i S. $\frac{1}{2}$ V. Nød-signaler afbrændtes med Mellemrum hele Natten. Kl. 9^{36} Fmd. kom en Slæbedamper langs Siden og meddelte, at Bjærgningsdamper var rekvireret fra Kotka. Denne ankom Kl. 12^{15} Fmd. Kl. 5^{30} Emd. monteredes en Pumpe paa Fordækket og alt blev gjort klar til næste Morgen at paabegynde Lænsningen af Skibet. D. $\frac{31}{10}$ Kl. 9^{30} Fmd. maatte Bjærgningsarbejdet indstilles paa Grund af Søen. I Løbet af Eftermiddagen friskede Vinden op til Storm med meget høj Sø, der bevirkede, at K. huggede haardt i Grunden. Som Følge af det indtrængende Vand bulnede Ladningen ud, hvorved Dækslerne over Nr. 2 Lugen sprængtes og skylledes over Bord af Søen, som hele Tiden brækkede over Fordækket. Kl. 4^{15} Emd. forlod Besætningen K. i egen Baad og blev optaget af Bjærgningsdamperen. Under Arbejdet med at faa Baaden klar af K.s Side, fik Kaptajnen sin Haand kvæstet. Skibets Bjærgning er indtil videre opgivet.

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

174. S/S **Karen** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Barcelona til London med 1500 Tons Stykgods.

Kollideret d. $\frac{11}{5}$ 27 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{5}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{10}{8}$ 27.

Kl. 8^{30} Fmd. skiftede K. Lods ved Gravesend og fik Styrer om Bord. Kl. 12 Md., da Skibet endnu var ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Tower Bridge, saas forude om Bb. to Bugserbaade med Lægtere paa Slæb; om Stb. saas to Sejllægtere som stod bidevind for Bb.s Halse over mod S. Siden af Floden. Bugserbaaden gav et Stød i Dampfløjten som Signal for at ville passere K. paa Bb.s Side, hvilket Signal besvaredes fra K. Der blev nu slaaet Langsomt til Maskinen. Da den nærmeste Lægter var lidt om Stb., luvede den pludselig op; K.s Maskine kastedes straks Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod Lægterens Bb.S Bov og kort efter mod Lægteren midtskibs om Bb. Da Skibene var kommet klar af hinanden, fortsatte K. Rejsen.

Anm. Søforklaring for Lægteren — Ells af Faversham — foreligger ikke.

175. Sk. **Karen** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Brosten.

Kollideret og forlist d. $\frac{19}{3}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{22}{3}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{30}{3}$ 27. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{12}{7}$ 27.

Kl. ca. 4^{30} Fmd., da K. under tæt Taage laa SV.t.S., bidevind for Stb.s Halse, hørtes Taagesignal fra en Damper i VSV-lig Retning. Pludselig kom Damperens Toplanterne og Bov i Sigte og umiddelbart efter tørnede Damperen, der senere viste sig at være S/S »Scotia« af Kjøbenhavn, mod K. midtskibs om Stb. og skar sig 6 à 7 Fod ind i K., der sank i Løbet af ca. $1\frac{1}{2}$ Minut. K.s Besætning kom i Jollen og blev bjærget om Bord i S.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at der Kl. 4^{30} Fmd. kørtes et Taagesignal om Bb. Maskinen blev stoppet, men da Taagesignal ikke hørtes i ca. 5 Minutter, blev den beordret Langsomt Frem. Kl. 4^{40} Fmd. hørtes et svagt Taagesignal forude om Bb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og umiddelbart efter kom Lanterne eller Sejlene fra en Sejler, der senere viste sig at være K. i Sigte forude. Ca. 2 Minutter senere skete Kollisionen som forklaret af K.s Besætning, hvorefter Maskinen blev stoppet.

Anm. Sørøtten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes taaget Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at K., der kort før Kollisionen stagvendte, ikke har afgivet Taagesignaler medens Vendingen stod paa, og at dette Skibs Besætning, medens Manøvreren foregik, ikke har hørt S.s tidligere Taagesignaler.

- 176.** Gl. **Katarina** af Hamborg, 36 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rensburg til Præstø med 80 Tons Gødning.
Grundstød d. $16\frac{1}{2}$ 27 ved Lollands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat $17\frac{1}{2}$ 27.
Kl. 2 Emd. grundstødte K. i taaget Vejr paa Albu Triller. Skibet kom senere af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Taage.
- 177.** Ff. **Kattegat** af Frederikshavn, 45 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.
Paasejlet d. $14\frac{1}{1}$ 27 i Kattegat.
Søforklaring i Helsingør d. $19\frac{1}{1}$ 27.
Se Nr. 62.
- 178.** S/S **Kejserinde Dagmar** af Kjøbenhavn. 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.
Kollideret d. $6\frac{1}{5}$ 27 i Glasgow.
Indberetning til Board of Trade dat. $8\frac{1}{9}$ 27.
Under Forhaling fra Princes Dock til Rothesay Dock, med Assistance af Lods og Slæbedamper, førte Skibet med Agterenden over mod S/S »Rialto« af London, der laa fortøjet i Dokken. Skønt Ankeret kastedes og Maskinen kastedes Fuld Kraft Frem, tørnede K. D.s Bb.s Bov mod R.s Side, K. D. fik en Plade i Boven beskadiget.
- 179.** S/S **Kentucky** af Kjøbenhavn, 2136 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.
Kollideret d. $2\frac{1}{3}$ 27 i Swansea Havn.
Indberetning til Board of Trade dat. $3\frac{1}{3}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $3\frac{1}{5}$ 27.
Kl. 3 Emd. da K., der havde Lods om Bord, under haard Kuling mod kraftige Byger svajede rundt i Kings Dock brækkede Bb.s Bovwire. Skønt Bb.s Anker kastedes, tørnede K.s Stb. Bov mod Stb.s Laaring af S/S »Kindirjh«, hvorved K.s Bak blev let beskadiget.
Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.
- 180.** S/S **Kina** af Kjøbenhavn, 4750 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.
1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $3\frac{1}{3}$ 27 i Oslo Havn.
Søforklaring i Oslo d. $4\frac{1}{3}$ 27.
Kl. 7^{30} Emd. styrtede en kinesisk Fyrbøder Tsu-Lee-Kun, der var beskæftiget med at male i Stb.s Mellemdæksbunker, ned i Underbunkerne gennem Bunkelugen. Den paagældende blev straks i Ambulance kørt til Oslo Lægevagtsstation, hvor det konstateredes, at Døden var indtraadt.
- 181.** S/S **Kjøbenhavn** af Aarhus, 1670 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Kjøbenhavn med Stykgods og Passagerer.
Grundstød d. $31\frac{1}{12}$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. $4\frac{1}{2}$ 28.
Kl. 6^{45} Fmd. grundstødte K. i tæt Taage paa Kullagunnarstorpsgrunden N. for Helsingborg. Skibet kom atter flot Kl. 7^{55} Fmd.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Ishindringer i Forbindelse med Strømsætning og Taage.
- 182.** Ff. **Klaus** af Korsør. Paa Fiskeri i Store-Bælt.
Kollideret og forlist d. $16\frac{1}{10}$ 27 i Store-Bælt.
Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $19\frac{1}{10}$ 27.
Se Nr. 21.
- 183.** S/S **Kong Haakon** af Kjøbenhavn, 1775 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.
a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stettin.
Kollideret d. $1\frac{1}{2}$ 27 paa Odern.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $10\frac{1}{2}$ 27.
Kl. ca. 3^{30} Fmd., da K. H., der havde Lods om Bord, befandt sig i Mellinfahrt, indhentedes en Damper, der senere viste sig at være S/S »Koldberg«. Fra K. H. blev der givet Signal om at passere forbi K., der besvarede dette Signal med 1 Stød i Fløjten. I K. H. blev Roret lagt Stb. og samtidig blev der givet 2 Stød i Fløjten og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Under Forbipasseringen tørnede K.s Bb.s Bov mod K. H.s Stb.s Laaring, hvorved sidstnævnte Skib fik en Del Skade paa det Opstaaende.
Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.
b) Paa Rejse fra Oslo til Kjøbenhavn.
Kollideret d. $9\frac{1}{10}$ 27 i Sundet.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $19\frac{1}{10}$ 27.
Kl. 7^{36} Fmd. passeredes Hveen. Vejret var taaget. Skibet gik med reduceret Fart og afgav Taagesignaler. Kl. ca. 7^{48} Fmd., da K. H. var ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. S. for Hveens Fyr, hørtes en Dampers Taagesignal ret forude, Maskinen blev stoppet og beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner i Dampfløjten. Fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S S »Sambor« af Tczew med 2 Lægtene paa Slæb, hørtes nu 2 korte Toner, og umiddelbart efter kom S. i Sigte ret for. Kort efter — Kl. ca. 7^{49} Fmd. — tørnede K. H.s Stævn mod S.s Stb.s Side.
Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremtraar, at S. var paa Rejse fra Schiewenhorst til Gøteborg med Lægtene »Wajtek« og »Wacek« paa Slæb. Skibet gik for reduceret Fart og gav reglementerede

Taagesignaler. Kl. ca. 7⁵⁰ Fmd. hørtes Taagesignal om Stb. fra en Damper, der senere viste sig at være K. H. Kort efter kom dette Skib i Sigte, styrende lige mod S.s Stb.s Side. Fra S. blev der givet 2 korte Toner i Dampfløjten, og Roret blev lagt Stb.s Da K. H. ikke syntes, og ændre Kurs, blev der atter givet 2 korte Toner i Dampfløjten, men umiddelbart efter, Kl. ca. 7⁵⁵ Fmd. ramte K. H.s Stævn S.s Stb.s Side, hvorved sidstnævnte Skib fik en Lækage. S. søgte ind til Helsingør.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at det ikke lykkedes helt at tage Farten af K. H.

184. S/S **Konsul Bratt** af Göteborg, 1117 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rotterdam til Göteborg med 1450 Tons Koks.

Grundstødt d. $\frac{5}{10}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{10}$ 27.

Kl. 11³⁰ Fmd. grundstødte K. B. Ø. for Højen Fyr. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ukendt.

185. M/B **Krigeren** af Nykøbing F., 11 Reg T. Br. Bygget 1883 af Eg og Fyr. Paa Sandgraveri i Smaalandsfarvandet.

Forlist d. $\frac{6}{3}$ 27 i Smaalandsfarvandet; 1 Omkommen.

Søforhør i Vordingborg d. $\frac{27}{4}$ og $\frac{23}{6}$ 27. Forlisanmeldelse dat. $\frac{10}{8}$ 27.

D. $\frac{5}{3}$ opankredes K. ved Svinø ca. 100 m fra Land. D. $\frac{6}{3}$ Kl. ca. 1 $\frac{1}{2}$ Fmd. opdagedes Vand over Dørken i Lukafet, hvorfor det forsøgtes at læse Fartøjet, der efterhaanden fik saa stærk Bb.s Slagside, at Vandet stod ind over Dækket til Lugekarmen. Pumpen, der var anbragt i Stb.s Side, kunde ikke tage Vandet, og Besætningen — 2 Mand — vilde derfor gaa i Jollen, men denne viste sig at være fuld af Vand. K. krængede nu pludselig helt Bb. over, og Besætningen sprang i Vandet. Den ene Mand reddede sig i Land ved Svømning, medens den anden, Føreren Martin Peter Danielsen af Nykøbing F., druknede.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes Fartøjets daarlige Tilstand.

Anm. 2. Ved en under $\frac{8}{2}$ 28 af Retten i Nykøbing F. afsagt Dom er Fartøjets Reder blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde, stor 150 Kr. i Henhold til § 43 i Lov Nr. 145 om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer for at have undladt at anmelde Fartøjet til Syn af Statens Skibstilsyn.

186. S/S **Kronborg** af Kjøbenhavn. 3525 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Pensacola til Bahia Blanca med Træ.

Sprunget læk og kastet Dækslast d. $\frac{11}{12}$ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{6}{2}$ 28.

Kl. 11³⁰ Fmd. begyndte K. at krænge stærkt til Stb. Rendestenen, hvori der Kl. 8 Fmd. var 6" Vand, pejledes, og der viste sig at være 27" Vand. Der blev straks lænset fra Rendestenen; men Vandet steg stadig samtidig med, at det faldt i Nr. 3 Tank, der var fuld ved Afgangen fra Pensacola. Skibet, der havde Vinden Bb. ind, lagdes Kl. ca. 1⁴⁵ Emd. med Vinden Stb. ind og Farten blev reduceret til Langsomt. Uagtet der fyldtes ca. 26" Vand i Bb.s Nr. 2 og Bb.s Agter-Rendesten. fik Skibet stadig mere Stb.s Slagside. Kl. ca. 9 Emd. pejledes 6'08" i Stb.s Rendesten Agter, og da Skibet havde ca. 27" Stb.s Krængning, blev det i et Skibsraad besluttet at kaste Dækslast over Bord, hvorefter hele Besætningen gik i Gang med dette Arbejde. D. $\frac{12}{12}$ Kl. 2 Fmd. havde K. ca. 16° Slagside og Overbordkastningen stoppedes. Kl. ca. 4¹⁰ Fmd. var Stb.s Agter-Rendesten omtrent læns. Nr. 4 Bundtank fyldtes, hvorefter de Bb.s Rendestene lænsedes. Nr. 2 Bundtank fyldtes og Rejsen fortsattes Kl. 8¹⁰ Fmd.

187. 5^m M/Bk. **København** af Kjøbenhavn, 3901 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Port Adelaide til Falmouth med 4750 Tons Hvede.

En Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{3}{3}$ 27 i Sydhavet.

Søforklaring i Liverpool d. $\frac{12}{7}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{12}{1}$ 28. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{3}$ 28.

Kl. 1²⁵ Emd. gik 4. Styrmand Poul Thorsøe Jacobsen sammen med en Elev ud paa Bakken for at lægge en ekstra Surring paa Bb.s Anker, der laa paa Svineryggen. Det blæste paa det paagældende Tidspunkt haardt fra V., og Vejret var byget. Skibet styrede SSØ. over og løb ca. 11 Knobs. Medens Styrmand Jacobsen — staaende udenbords paa Ankeret og holdende sig fast om Elevens Haandled — var ved at lægge Surringen rundt Ankerfligen, tog Skibet en voldsom Overhaling til Bb., og samtidig vaskede en Sø op under Ankeret. Styrmand Jacobsen mistede herved Fodfæstet, slap sit Greb og forsvandt i Søen. Der blev straks kastet et Bjergmørs ud til den forulykkede, der et Øjeblik saas i Skibets Kølvand, og Skibet blev løbet i Vinden og umiddelbart efter halset rundt, hvorefter det for Bb.s Halse mindskede Sejl og holdtes tilbage mod Ulykkesstedet med Udkig fra alle Salinger. Det lykkedes dog ikke at faa Øje hverken paa den forulykkede eller det udkastede Bjergmørs. Kl. 3³⁵ Emd. halsedes atter rundt, og Skibet lagdes for Stb.s Halse. Da det ved Solnedgang stadig ikke var lykkedes at finde den overbordfaldne, maatte Eftersøgningen opgives, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Falmouth til Liverpool med 4750 Tons Hvede.

Havareret d. $\frac{2}{7}$ 27 i Liverpool Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{4}{7}$ 27.

Kl. 4 Emd. blev K. manøvreret ind i Alfred Dock med Assistance af 2 Bugserbaade. Under Drejningen ind i Dokken fik den forreste Bugserbaad ikke drejet Skibets Forende hurtigt nok, saaledes at Klyverbommen fiskede N. Siden af Dokporten, hvorved Forgøjerne led en Del Havari.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

188. 3^m Sk. **Kurt** af Thuro, 299 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Richibueto N. B. til Sligo med Træ.

Havareret og mistet Dækslast d. $\frac{23}{8}$ og $\frac{24}{8}$ 27 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{9}$ 27. Søforhør i Svendborg d. $\frac{16}{11}$ 27.

Under en Orkan af S. med voldsom Sø, blev Store-Bom samt Lossebommen brækket af Søen, der tillige slog en Del af Dækslasten over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

189. M/S **Lalandia** af Kjøbenhavn, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

2 Mand tilskadekomne d. $\frac{9}{12}$ 27 i Antwerpen.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{10}{12}$ 27. Søforhør i Sønderborg d. $\frac{16}{4}$ 28.

Kl. 1²⁰ Emd., under Arbejdet med at faa Fyret under Donkeykedlen til at brænde, slog Flammen ud, hvorved Maskinassisterne Poul Botchjær og Svend Olsen blev stærkt forbrændte. De paagældende blev i Ambulance bragt til Hospitalet.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Oliestraalen har ramt Murværket, hvor dette endnu var varmt nok til at antænde Olien eller Dampen af denne.

190. M/Sk. **Langeland** af Vang, 53 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Neksø med Foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{20}{3}$ 27 ved Bornholms V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{26}{3}$ 27. Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{3}$ 27.

D. $\frac{19}{3}$ Kl. 10⁴⁵ Emd. passerede L. tæt om Falsterbo Fyrskib. Herfra styredes med V.-lig Vind misv. Ø. $\frac{3}{4}$ S. D. $\frac{20}{3}$ Kl. 4 Fmd. blev det tæt Taage, hvorfor Motoren stoppedes. Kl. ca. 1 Emd., efter at en gisset Dist. paa 56 Sm. var udløbet, hørtes Brænding forude. Roret blev lagt Stb. og Skibet drejede til NNØ., hvorefter det tog Grunden og blev staaende, som det senere viste sig S. for Helligpeder Havn. Ca. 20 Minutter efter Grundstødningen stod Vandet over Dørken i Maskinrummet, og Kl. 2 Emd. gik Besætningen i Land i Skibets Baad. L. kom flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper d. $\frac{27}{3}$ Kl. 12 Md.

Anm. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med den Omstændighed, at der ikke blev logget.

191. Ff. **Laura** af Kerteminde, 24 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Korsør til Horten med 5000 kg Torsk.

Kollideret d. $\frac{1}{3}$ 27 i Kattegat.

Søforhør i Kerteminde d. $\frac{5}{3}$ 27.

Kl. ca. 11²⁰ Fmd. fik man i L. Hjælms Fyr i Sigte i NV. Der styredes N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø.; Vejret var diset med Regnbyger. Kl. ca. 11⁵⁰ Emd. saas en svag rød Lanterne om Stb.; Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tørnede L.s Stævn det modgaaende Skib, der senere viste sig at være Galease »Anna« af Falkenberg, agten for midtskibs om Bb. Efter forgæves at have forsøgt at bugseri A. til Aarhus, gik dette Skibs Besætning i egen Baad over til L., og ca. 10 Minutter efter sank A., hvorefter L. gik ind til Kerteminde.

Af den af A.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at A. var paa Rejse fra Falkenberg til Aarhus med Rug, da man Kl. ca. 12 Mn. 4 Sm. ØNØ. af Moselgrunden fik en klar Lanterne i Sigte for om Bb. Lidt senere kom det modgaaende Skibs grønne Lanterne i Sigte, og da Skibene nærmede sig hinanden, blev der givet flere lange Toner med Taagehornet. Ca. 4 Minutter efter skete Kollisionen som forklaret af L.s Besætning.

Anm. 1. A.s røde Lanterne, der blev bjærget om Bord i L., viste sig efter Kollisionen at være en Del sodet.

Anm. 2. Sørensen har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at L.s Bb.s Lanterne ikke har brændt klart, fordi Glasset var sodet.

192. S S **Lesto** af Newcastle-on-Tyne, 1893 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Horsens med Kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{12}$ 27 ved Endelaves S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Horsens d. $\frac{14}{12}$ 27.

Kl. 1⁰⁵ Emd., under frisk SØ.-lig Kuling og i diset Vejr, passeredes Vestborg Fyr i 1 $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand paa Kursen V. $\frac{1}{2}$ S Kl. 1³⁰ Emd. ændredes Kursen til V.t.S. Kl. 2⁰⁵ Emd. tog L. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig med Vestborg Fyr i misv. Ø. $\frac{1}{2}$ N. og Æbelø Fyr i misv. SV. Efter forgæves at have forsøgt paa at komme flot ved egen Hjælp, antoges Assistance af en Bjærgningsdamper. Under Arbejdet med at flotbringe L., fik Skibet d. $\frac{8}{12}$ Kl. 9¹¹ Emd. en Slæbewire i Skruen. D. $\frac{9}{12}$ Kl. 7³⁵ Fmd., efter at ca. 50 Tons af Lasten var lægteret, kom Skibet, hvis 2, 3 og 4 Tanke lækkede, flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere. Ved Dykkerundersøgelse viste det sig., at Skibet havde taget en Del Skade i Bunden, samt at 3 Skrueblade var brækket af.

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

193. S/S **Lise** af Kjøbenhavn, 1247 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Avenmouth til Danzig.

Kollideret d. $\frac{3}{8}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{6}{8}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{9}$ 27.

Kl. 6⁴⁵ Fmd., da L. befandt sig NV. for og tæt ved Falsterbo F.S., styrende SØ., drejede en Motorbaad, der i ca. 2 Timer havde løbet parallel med L. i ca. 1 Sm.s Afst. om Bb., pludselig Stb. over. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Roret lagt Bb., og den vagthavende Styrmand søgte at varsko Baadens Fører ved Raab, men kort efter, da L. var drejet 1 Str. Stb. over, tørnede Baadens Stævn mod L.s Bb.s Side. I Løbet af nogle Minutter sank Baaden, og dens Besætning — tre Mand — gik i en Jolle, der var paa Slæb, og roede bort fra Stedet.

Anm. Motorbaaden er senere indbjerget til Trelleborg. Dens Navn oplyses at være »Carla«, medens yderligere Oplysninger om Baaden savnes.

b) Paa Rejse fra Blyth til Stralsund med Kul.

Grundstødt d. 27/11 27 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Stralsund d. 1/12 27. Tysk Strandingsindberetning af 1927. Søforklaring i Helsingør d. 12/22 27.

Kl. 8⁰⁵ Fmd. kom en hvid Prik uden Topbetegnelse i Sigte om Stb. i ca. 1/4 Sm.s Afstand. Prikken antoges at være Sømærket ved Peerd Pt., og da den passeredes styredes SSV. 1/2 V. Kl. 8⁴⁰ Fmd. kom en anden hvid Prik uden Topbetegnelse i Sigte i ca. 1/8 Sm.s Afstand om Stb. Der styredes tæt paa Sømærket, der antoges at være Steintrendel Grund. Da Mærket passeredes ændredes Kursen til V.t.S. Kl. 8⁴⁵ Fmd. saas nogle Bundgarnspæle om Bb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Steintrendel Grunden noget S. for Damriff. Skibet, der var blevet læk i Nr. 1 Tank, kom flot d. 29/11 Kl. 8³⁰ Fmd. efter at ca. 180 Tons Kul var lægteret.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Sømærkerne paa Grund af Isen ikke var paa Plads.

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

a) 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 10/1 27 i Burntisland.

Søforhør i Kolding d. 18/1 27.

Kl. ca. 5³⁰ Emd. styrtede Maskinassistent Aksel Haral Jönsson ned i 3-Lasten, hvor han kort efter fandtes med stærkt kvæstet Hoved. Lægen, der ankom Kl. 6¹⁵, konstaterede at Døden var indtraadt.

Anm. Det antages, at den forulykkede paa Vej fra sit Kammer om Stb. til Messen om Bb. er snublet og faldet over Lugekarmen og ned i Lasten gennem den aabne Luge, der iøvrigt var beskyttet ved et Stræktov.

b) Paa Rejse fra Pitea til Hull med Træ.

Havareret og mistet Dækslast d. 30/10 i Østersøen os 2/11 i Nordsøen.

Søforklaring i Hull d. 3/11 27.

I Dagene 28/10-30/10, medens L. befandt sig i Østersøen, blæste det en haard VNV.-lig Storm. D. 30/10 Kl. 8 Fmd. observeredes, at forreste Dækslaststøtte om Bb. var knækket og at Dækslasten var løftet op og forskubbet til Bb., hvorved Gelænderet paa Bakken var en Del beskadiget. Skibet havde en Del Slag-af Dækslasten over Bord. D. 1/11, efter at L. var kommet ud i Nordsøen, blæste det en VSV.-lig Storm. Skibet tog meget Vand over og fik ca. 10° Stb.s Slagside. D. 2/11 Kl. 6³⁰ Fmd. opdagedes det, at Dækslasten for var løftet op og forskubbet til Stb. Dæksstøtterne havde begivet sig udefter, og for at forhindre, at de brækkede, kastedes ca. 7 Stdr. af Dækslasten over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

195. S/S **Ludvig Peyron** af Stockholm, 1375 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Hull til Stockholm med Kul.

Grundstødt d. 29/12 27 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. 30/12 27.

Kl. 11 Fmd. grundstødte L. P. under tæt Taage ved Hornbæk. Kl. 8³⁰ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

196. Ff. **Lydia** af Esbjerg, 14 Reg. T. Br. Paa Fisken i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. 18/6 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 22/6 27.

Kl. ca. 6 Emd. sattes Vaaddet paa Fiskepladsen ca. 62 Sm. SV. 1/2 S. af Graadyb. Da ca. 300 Fv. af Vaadtovet var i Vandet, tog det Tørn om Vaadposen, hvorved Vaaddet blev trukket ud. Fisker Ole Smedegaard af Esbjerg, der stod paa Hakkebrættet paa Vaaddets ene Arm, blev trukket med Vaaddet over Bord. Den forulykkede saaes i Vandoverfladen, men inden Fartøjet kom hen til Stedet, var han forsvundet. Da al Eftersøgning viste sig forgæves, sattes Kursen mod Esbjerg.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af der ovenfor anførte.

197. Ff. **Lyre** af Esbjerg, 34 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg og Bøg.

Sunket Natten mellem d. 22/11 og 23/11 27 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. 5/12 27.

Om Morgenen d. 23/11 opdagedes det, at L., der laa fortojet ved Østre Kaj i 3. Bassin i den nye Fiskeri-havn, var sunket. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet sank. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at fartøjet er sunket som Følge af, at Lønningen ved Lavvande er kommet ind under nogle paa Kajen anbragte Friholter, hvor Lønningen har fisket, da Vandet atter steg.

198. Motorsejler **Lütt** af Hamborg, 200 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Nykøbing M. med Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $15/12$ 27 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nykøbing M. d. $21/12$ 27.

Kl. 12¹⁵ Emd. grundstødte L., der havde Lods om Bord, ved Marbjerg under Snetykning. D. $16/12$ Kl. 5 Emd. kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

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

Grundstødt d. $31/12$ 27 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/12$ 27. Søforklaring i Helsingør d. $5/1$ 28.

Kl. 4¹⁵ Fmd. mødte Skibet tæt Taage; Farten blev mindsket og der blev givet Taagesignal. Kl. 8⁵⁰ Fmd. hørtes Taagesignalet fra Kullen i misv. SØ. Derfra styredes med fuld Kraft dev. S. $1/2$ Ø. gennem Isen. Kl. 9⁵⁰ Fmd. forandredes Kursen til dev. SØ. $1/2$ S. Kl. 10⁰⁵ Fmd. rørte Skibet Grunden. Maskinen blev straks skiftet til Fuld Kraft Bak, men Skibet blev staaende, som det senere viste sig paa Stranden ved Ellekilde. Ved Grundstødningen fik Skibet en Lækage i Forlasten, der løb fuld af Vand, uagtet der lænsedes med Maskinens Pumper. Kl. 1¹⁵ Emd. blev Passagererne — ialt 60 — overført til S/S »Bien« og landsat i Helsingør. Fra en Bjergningsdamper, der var ankommet Kl. 1 Emd., sattes en Damppeppe om Bord i M. G. M., og ved Hjælp af denne lykkedes det at lænse Forlasten. D. $1/1$ 28 Kl. 8³⁵ Fmd. blev M. G. M. bragt flot af 2 Bjergningsdampere, hvorefter Skibet for egen Maskine gik til Helsingør.

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

200. Sk. **Maagen** af Aalborg, 79 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Rønne med Kul.

Grundstødt d. $5/11$ 27 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $8/11$ 27. Søforklaring i Kalmar d. $21/11$ 27. Søforhør i Skive d. $10/11$ 27, i faaborg d. $16/3$ 28, i Aalborg d. $24/5$ 28, i Nykøbing M. d. $7/6$ 28 og i København d. $30/7$ 28. Kl. 10 Emd. d. $3/11$, da M. var ca. 15 Sm. N.t.V. fra Stilø, blæste det op med stiv SV.-lig Kuling. Der blev taget to Reb i Bomsejlene, og Skibet lagdes bidevind for Bb.s Halse. Kl. 10 Emd. d. $4/11$ kom Landet ved Stengrund i Sigte, og da Søen voksede, blev det besluttet at søge ind til Kalmar Red. Storsejlet blev gjort fast, og Kursen sattes mod Utgrundens F.S. Kl. 12 Mn., da M. befandt sig ca. 3 Sm. fra Utgrundens F.S., der havdes ca. 1 Str. om Stb., overtog Bedstemanden Vagten, og Føreren gav Ordre til, at Kursen skulde ændres til N.t.Ø. $3/4$ Ø., naar Fyrskibet var passeret. D. $5/11$ Kl. 12³⁰ Fmd. passeredes Fyrskibet, hvorefter Bedstemanden efter atter at have forespurgt Føreren om Kursen, ændrede denne til NØ.t.Ø. $3/4$ Ø. Kl. 2³⁰ Fmd. varskoede Bedstemanden til Føreren, at Skibet kom tæt til Land. Føreren, der straks kom paa Dækket, ændrede Kursen til NV. Der gjordes klar til at lodde, men umiddelbart efter tog M. Grunden og blev staaende ved Eckelsudde ca. 6 Sm. S. for Mörbylånga. Der blev afgivet Nødsignaler, og Kl. 7 Fmd. ankom en Lods samt en Agent for et Bjærgningsselskab, hvorefter der sluttedes Kontrakt om Skibets Bjærgning. I Løbet af Formiddagen begyndte M. at hugge i Grunden. Der huggedes Hul i Skibetsiden ved Vandlinien, hvorefter Skibet blev fuld af Vand. Kl. 2 Emd. gik Besætningen i Skibets Jolle, og blev af Lodsbaaden bugseret i Land. D. $11/11$ om Morgenen kom M. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at ca. 20 Tons af Lasten var lægteret. Skibet blev indslæbt til Degerhamn.

Fyrmesteren paa Utgrundens F.S. har indberettet, at han d. $5/11$ Kl. 12¹⁷ Fmd. affyrede Varselsskud for en Sejler, der kom fra VSV. og passerede tæt Ø. om Fyrskibet og havde Kurs mod Utgrundens N.-lige Del. Skibet, der senere viste sig at være M., og som da befandt sig lige agten for Fyrskibet, fortsatte uforandret sin Kurs, og Kl. ca. 2 Fmd. iagttoges Lyssignaler fra det i NØ.t.Ø.-lig Retning.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Bedstemanden har opfattet Kursen N.t.Ø. $3/4$ Ø. som NØ.t.Ø. $3/4$ Ø.

201. 3^m Sk. **Maagen** af Marstal, 123 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Setubal til Porthleven med 185 Tons Salt.

Havareret, kastet Dækslast over Bord d. $23/12$ 27 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/1$ 28.

Kl. 1 Fmd. da M. under en SV.-lig Storm befandt sig ca. 60 Sm. SV. af Scilly Øerne, tog Skibet en svær Braadsø over, der foraarsagede en Del ovenbords Havarier. Paa Grund af Havarierne kastedes en Del af Ladningen over Bord.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

202. M/Gl. **Magda** af Brake, 111 Reg. T. Br Bygget 1906. Paa Rejse fra Harburg til Struer med ca. 170 Tons Oliekager.

Grundstødt d. $21/12$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/1$ 28. Søforklaring i Frederikshavn d. $9/1$ 28.

Kl. 6 Emd. passeredes Hals Barre, Kursen ændredes mod Ledefyrene. Mellem 2. og 3. Vager løb M. fast i Isen, og da Pejlingen af Ledefyrene viste, at Isen førte Skibet N. over, forsøgtes det at sejle Skibet S. over. Da dette ikke lykkedes, kastedes Bb.s Anker med 30 Fv. Kæde. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden, i hvilken Skibet huggede haardt. D. $22/12$ forsøgtes det forgæves at komme flot ved Hjælp af Sejl og Motor. I Løbet af Eftermiddagen friskede Vinden stærkt, hvorfor Stb.s Anker kastedes. Om Aftenen tog Ankerspillet Røvs, hvorved Bb.s Ankerkæde brakkede. Kl. ca. 12 Mn. brakkede Stb.s Ankerkæde. Der blev afgivet Nødsignaler, og d. $23/12$ Kl. ca. 12 Md. kom Redningsbaaden fra Hals ud til M.

og tog Besætningen om Bord. D. $\frac{30}{12}$ Kl. 1³⁰ Fmd. — efter at en Del af Ladningen var oplosset — kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, hvorefter det blev bugseret til Frederikshavn. Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

203. S/S **Manø** af Kjøbenhavn, 1415 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Reykjavik til Hull i Ballast.

Tørnet Kajen d. $\frac{23}{3}$ 27 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{23}{3}$ 27.

Kl. 1³⁰ Fmd. blev M. under Indsejlingen til Albert Dock af Vinden, der blæste haardt fra SØ., ført mod Træpierens, hvorved Skruen havarede.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

204. M/Kt. **Maran Atha** af Esbjerg, 38 Reg. T. Br. Bygget 1899. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{30}{5}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{27}{6}$ 27.

Kl. 12 Md. opankredes M. A. 5 Sm. N. for Søren Bovbjergs Dyb. Kl. $4\frac{1}{2}$ Emd. ankredes M/Kt. »Rebekka« af Esbjerg 250 Fv. NV. for M. A. Da den sidstnævnte Kutter Kl. ca. 7 Emd. gik fra Bøjen med det 8. Dræt og styrede ØNØ. efter, bemærkedes det, at R. ogsaa var fra Bøjen og styrede Ø. efter og senere — efter at M. A. havde udløbet ca. 400 Fv. — ændrede Kurs til SSØ. M. A. holdt sin Kurs saa længe det ansaas for forsvarligt, men da der blev Fare for Kollision, drejede denne Kutter Stb. over for at undgaa Sammenstødet. Kort efter — M. A. laa da SØ.t.S. an — tørnede R. mod M. A.s Bb.s Laaring, der blev en Del beskadiget.

Ifølge den af R.s Besætning afgivne Forklaring gik denne Kutter fra Bøjen med Kurs Ø. Da der var løbet godt 500 Fv. Tov ud, befandt M. A. sig ca. 50 Fv. S. for R. og saas at dreje Stb. over til ca. S., hvorefter R. ligeledes drejede Stb. over. Da Vaaddet var sat, slækkedes Motoren op, saaledes at den gik ganske langsomt for at lade M. A. passere foran om R.; men A. M. drejede nu hurtigt til Bb., hvorved Kollisionen indtraf som ovenfor anført. R. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Sørøtten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen skyldes den Omstændighed, at R., der under de foreliggende Omstændigheder havde Vigepligten, lagde sig for Boven af M. A.

205. S/S **Margrethe** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Granville til Randers med 1825 Tons Superphosphat.

Kollideret d. $\frac{13}{9}$ 27 i Randers Fjord.

Søforklaring i Randers d. $\frac{16}{9}$ 27.

Da »Margrethe«, der havde Lods om Bord, og som førte Signalflagene N. Z., havde passeret Østrupbroen, kom en modgaaende Damper, der senere viste sig at være Opmaalingsdampskibet »Marstrand«, i Sigte. Da Skibene var i Nærheden af hinanden og der syntes Fare for en Kollision, kastedes Maskinen — Kl. 2³³ Emd. — Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede »Marstrand« imod »Margrethe«s Bb.s Bov, der derved fik 4 Buler. Kl. 2⁵⁶ Emd. var Skibene klar af hinanden, og Rejsen fortsattes.

»Marstrand«s Besætning forklarer under et i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{10}$ 27 afholdt Søforhør, at Skibet, der var paa Rejse fra Randers til Udbyhøj. Kl. 2⁴⁵ Emd. var 4 Sm. Ø. for Randers Havn, da en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Margrethe« af Kjøbenhavn, kom i Sigte. Da »Margrethe« førte Signalet N. Z. paa Fortoppen, blev Farten reduceret til Langsomt og Skibet holdtes saa langt som muligt over i Farvandets Stb.s Side. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 500 m, drejede »Margrethe« Bb. over, og umiddelbart efter hørtes fra dette Skib 3 korte Toner. »Marstrand«s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter rammes den Bb.s Side af »Margrethe«s Bb.s Bov, hvorved der fremkom en Bule i Udbygningen foruden at der skete en Del ovenbords Skade. »Marstrand« gik tilbage til Randers.

Anm. Sørøtten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at »Margrethe« antagelig paa Grund af for lidt Vand under Kølen — ufrivilligt drejede Bb. over, noget før Kollisionen fandt Sted.

206. M/Yt. **Maria** af Aarhus, 19 Reg. T. Br. Bygget 1867 af Eg. Paa Rejse fra Falkenberg til Struer med 28 Tons Mel.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $\frac{8}{7}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{2}{8}$ 27. Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{10}$ 27.

Kl. ca. 9 Emd., da M. befandt sig ca. 5 Sm. fra Hals Barre Fyr, konstateredes en Del Vand i Lasten.

Skønt Pumpen holdtes gaaende, steg Vandet, og Kl. ca. 11 Emd. maatte Motoren stoppes paa Grund af Vand i Motorrummet. Det blev besluttet at sætte Skibet paa Grund, og Kl. ca. 12 Mn. blev M. sat paa Grund ved Korsholmene. Om Morgen d. $\frac{9}{7}$ blev Skibet indslæbt til Hals.

Anm. Ved senere Eftersyn viste det sig, at Lækagen var opstaaet ved, at Værket var gaet ud af en Naad under Vandlinien.

207. Sk. **Marie** af Barth. Paa Rejse fra Banholm til Lybæk. Tom.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. Nakskov 1927.

Kl. 6 Emd. grundstødte M. paa Flyndergrunden i Raagø Sund. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

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

208. M Gl. **Marie** af Egernsund, 40 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg. Paa Rejse fra Saxkøbing til Flensborg. Tom.

Kollideret d. $15/5$ 27 i Saxkøbing Fjord.

Søforhør i Saxkøbing d. $19/5$ og $15/10$ 27 samt i Graasten d. $27/8$ 27.

Kl. ca. 10 Fmd. passerede M., der sejlede for Sejlene alene og havde Vinden ret agterind, en 4^m Skonnert, der laa fortøjet ca. 400 m S. for Oreby Bro. M. kom herved over i Rendens V.-lige Side. Da Skonnerten var passeret saas forude en Motorbaad, der senere viste sig at være Ff. »Niels Juel« af Saxkøbing, kommende ud fra Oreby Bro, styrende over mod Rendens V. Side. M.s Ror blev lagt Bb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Bb. Da Skibene passerede hinanden fiskede M.s Storog Mesanbom N. J.s Vant, hvorved Bommen led nogen Skade og Mesanen blev flænget.

Ifølge den af N. J.s Besætning afgivne Forklaring, bemærkedes M. i en Afstand af ca. 1200 m. Der styredes straks saa langt over i Farvandet V.-lige Side, som det var muligt. Ved Kollisionen, der skete som ovenfor anført, knækkede N. J.s Mastekiste lige over Dækket og 3 Støtter blev revet løs i Skandækket, hvorved Baaden blev læk ved det forreste Damskod.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer har udtalt, at det efter det fremkomne synes for dem at kunne være omtvisteligt, hvorvidt ikke Føreren af Motorbaaden havde handlet bedre i Overensstemmelse med Søfartsreglerne ved at blive liggende ved Oreby Bro, indtil Galeasen var passeret paa samme Maade som Skonnerten veg ud til Siden og fortøjede i Vigepladsen. De maa derfor i det hele taget finde det tvivlsomt, om hvorvidt der kan blive Tale om Strafansvar for Føreren af Galeasen.

209. S/S **Marie Mærsk** af Svendborg, 1578 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nuevitas til Queenstown med Sukker.

Grundstødt d. $28/8$ 27 ved Kuba.

Søforklaring i London d. $23/9$ 27.

Kl. 11⁰⁵ Fmd. var M. M., der havde Lods om Bord, ved Middel Grund i Nuevitas Kanalen. Roret lagdes haardt Bb., men da Skibet kun langsomt drejede Stb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak og samtidig lod man Stb.s Anker falde. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $29/8$ Kl. 11 Emd. kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Ved senere Eftersyn viste det sig, at Kølpladen var revnet flere Steder.

210. Opmaalingsdampskib **Marstrand**, 113 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Randers til Udbyhøj.

Kollideret d. $13/9$ 27 i Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $10/10$ 27.

Se Nr. 205.

211. S/S **Martin Carl** af Kjøbenhavn, 1412 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

Paasejlet d. $10/3$ 27 i Granton Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $18/8$ 27.

Kl. 3 Fmd., medens M. C. laa fortøjet i Dokken, tørnede Ff. »Lotos«s Agterende mod M. C., der fik 2 Plader beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

212. 3^m M/Sk. **Mary** af Aalborg, 79 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Oslofjorden til Rostok med Is.

Tørnet Grunden, kærtret og forlist d. $9/9$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg d. $9/9$ 27. Søforklaring i Gøteborg d. $12/9$ 27. Svensk Indberetning dat. $12/9$ 27. Søforhør i Aalborg d. $30/9$ 27. Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. $7/4$ 28.

Kl. ca. 5 Fmd., da M. var ca. 6 Sm. SØ. af Trindelens F.S., trak Vinden, der havde blæst haardt med Regnbyger fra VSV., om i SSV. Det besluttedes at søge ind i Gøteborg Skærgaard. Kursen ændredes til NØ., og kort efter kom Tistlarnes Fyr i Sigte. Det var efterhaanden blevet Regntykning, og Kl. ca. 7 Fmd., medens der holdtes Udkig efter Kosten paa Vanguards Grunden, tørnede Skibet haardt mod et Undervandsskær, dog uden at miste Styreevnen. Pumpen blev straks sat i Gang og der holdtes stadig N. over. Da det viste sig umuligt at holde Skibet læns, blev der givet Signaler for at tilkalde Lods. Kl. ca. 8^{30} Fmd., da M. var S. for Buskær og havde Lodsbaaden ca. 20 Fv. agterude, krængede Skibet stærkt Bb. over. Da Lodsbaaden paa Grund af den høje Sø ikke kunde gaa langs Siden af M., gik Besætningen i Jollen, og umiddelbart efter faldt Skibet med Masterne langs Vandet. Lodsbaaden, der havde optaget M.s Besætning, sejlede ind til Styrsø Tange efter Assistance. En Bjergningsdampner ankom kort efter til Stedet, men Skibet var da forsvundet.

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

213. Ff. »**Mary**« af Frederikshavn, 32 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg.

Paasejlet d. $7/9$ 27 i Grimsby.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/9$ 27. Søforklaring i Frederikshavn d. $27/9$ 27.

Kl. 3^{30} Emd., medens M. laa fortøjet i Union Dock, tørnede S/S »Dagny« af Åhus, der var for Indgaaende, med Boven mod Fartøjets Bb.s Side, hvorved Siden og Dækket blev let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

214. B/B **Mathilde** af Stege, ca. 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Jungshoved til Stege, bugserende en Pram.

Kollideret og sunket d. $31/10$ 27 i Bøgestrømmen.

Søforklaring og Søforhør i Stege d. $2/11$ 27. Indberetning dat. $20/11$ 27.

Se Nr. 57.

215. S/S **Mette Jensen** Kjøbenhavn, 3160 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Skutskär.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{6}{10}$ 27 i Østersøen.

Indberetning til Gesandtskabet i Stockholm dat. $\frac{8}{10}$ 27.

Under Arbejdet med at faa Kullene om Stb. til at glide ned gennem Bunkerlugen, hvor de havde sat sig fast, kom Kullene Kl. 1.25 Emd. pludselig løs og rev en Lemper samt Skibets 3. Mester med sig. Lemperen fik Tag i Skorstensbardunen, men da 3. Mesteren greb fat i Lemperens Ben kunde denne ikke holde sit Tag, og begge styrtede ned i Bunkerne og blev begravede under Kullene. Hele Skibets Besætning blev straks sat i Gang med Redningsarbejdet. Efter ca. 1 Times Arbejde blev Lemperen gravet frem uden at han havde lidt nogen alvorlig Skade. Kort efter kunde der tales med 3. Mesteren — Albert Adrian Georg Lebrecht af Helsingør — der laa paa Maven over en Bjælke i Mellemdækslugen. Kl. 3²⁵ Emd. blev den paagældende befriet i livløs Tilstand; der blev straks iværksat Oplivningsforsøg, der fortsattes ca. 1 Time, men disse viste sig at være forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

216. S/S **Mitra** af London, 5592 Reg. T. Br. Paa Rejse til Göteborg med Petroleum.

Grundstødt d. $\frac{3}{11}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{11}$ 27.

M. grundstødte 3 km Ø. for Højen. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen er ubekendt.

217. 4^m M/Sk. **Mogens Koch** af Rønne, 385 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Mo til Ramsgate i Ballast.

Kollideret d. $\frac{1}{9}$ 27 i Ramsgate.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{10}{11}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{5}{1}$ 28.

Kl. ca. 2 Emd., da M. K., assisteret af Lods, var under Forhaling fra Havnens S. Side til Dokporten, tørnede Skibet mod »Flora Lucas Skadwell«s Stb.s Side. Sidstnævnte Skib sank næsten øjeblikkelig, medens M. K. ingen Skade led.

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

218. 2^m Ff. **Märtha** af Rødvig, 19 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Møen til Rødvig.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{3}{10}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Storehedinge d. $\frac{7}{10}$ 27.

Da M. under en orkanagtig N.-lig Storm Kl. ca. 7 Emd. befandt sig mellem Hollændergrund og Møen, Styrende N.t.V., slog en svær Braadsø over Fartøjet fra Bb.s Side, og skyllede Bedstemand Martin Marinus Bertelsen, der skulde pejle Pumpen midtskibs, over Bord. Den paagældende saas et Par Skibslængder borte i Læ, og Roret blev straks lagt ned, men da Fartøjet var ca. 1 Skibslængde fra den forulykkede, forsvandt han. Efter ca. et Kvarter forgæves Eftersøgning, hvorunder Storbommens Beslag Knækkede, fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

219. S/S **Nancy** af Esbjerg, 1148 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Goole med Træ.

Kollideret med en Fyrbaake d. $\frac{5}{10}$ 27 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{10}$ 27.

Kl. 1³⁰ Fmd., da N. i taaget Vejr og under Assistance af Lods, befandt sig i Nærheden af Lown Dyke Pile Light, kom dette Fyr pludselig i Sigte ret forude. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Skibet mod Fyrbaaken, der blev beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen maa antages at være Taage.

220. S/S **Natal** af Kjøbenhavn, 4171 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Barcelona til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{3}{2}$ 27 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{7}{2}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{24}{2}$ 27.

Kl. 9¹⁵ Emd. under SV.-lig Kuling fik N. Lods SØ. af Dungeness. Efter at Lodsen var kommet om Bord, saas Lodsdamperen tværs om Stb. visende rødt Sidelys. N.s Ror laa haardt Stb. men Skibet drejede alligevel Stb. over, og Kl. 9²⁵ Emd. ramte Lodsdamperens Stævn N.s Stb.s Side ud for Fyrpladsen, hvorved der Pladesamlingen mellem 3. og 4. Pladerang fremkom en Bule samt en 2" lodret Revne.

Anm. Søforklaring fra Lodskutteren foreligger ikke.

b) Paasejlet d. $\frac{29}{8}$ 27 i Capetown.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{4}{9}$ 27.

N. laa under en stærk Storm med kraftige Byger fortøjet i Nr. 3 South Arm, da R. M. S. »Windsor Castle«, der var for indgaaende, drev ned mod N. og tørnede mod dette Skib med stor Kraft. Under Arbejdet med at bugsere W. C. bort, brækkede Slæberen 2 Gange, hvorved Skibet atter tørnede mod N., der fik 3 Plader i Stb.s Side, 2 Plader i Poopen samt 2 Plader i Skanseklædningen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. C. foreligger ikke.

221. M/S **Nathalia** af Göteborg, 187 Reg T. Br. Paa Rejse fra Odense til Svendborg med Soyakager.

Grundstødt d. $\frac{7}{7}$ 27 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{21}{7}$ 27.

Kl. 5³⁰ Emd. afgang N. fra Odense med Lods om Bord. Kl. 6¹⁰ Emd. kvitteredes Lodsen ved Stige.

Vinden var S.-lig, fløv Brise. Rejsen fortsattes ud af Fjorden i Kending af Vagere og Mærker. Da man Kl. 7¹⁵ Emd., paa Grund af Solglimt i Vandet, ikke kunde se Prikkerne i Stb.s Side af Farvandet, blev Roret lagt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Inden Skibet blev drejet rundt, tog det imidlertid Grunden og blev staaende. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Efter at en Del af Ladningen var lægtret, kom N. d. 10^{1/2} Kl. 7³⁰ Emd. flot ved Højvandet, hvorefter Skibet gik ind til Odense. N. havde ved Grundstødningen faaet en mindre Lækage og det ene Skrueblad brækket.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

222. M/B **Neptun** af Kjøbenhavn, 26. Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Bøg.
Kollideret d. 24^{1/5} 27 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 18^{1/8} 27.
Se Nr. 72.

223. Tjalk **Nertrouwen** af Haagesand, 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Stettin til Nibe med ca. 160 Tons Briketter.

Grundstødt d. 13^{1/4} 27 ved Fyens Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. 16^{1/4} 27.

Kl. ca. 12 Mn. grundstødte N. under Regndis paa Runsø Rev. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. I Strandingsindberetningen angives den sandsynlige Aarsag til Strandingen at være Regndis samt den Omstændighed, at Lysbøjen var fjernet.

224. S/S **Newbigging** af Dundee, 2399 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Jern. Paa Rejse fra West Hartlepool til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. 2^{1/7} 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 7^{1/7} 27.

Kl. 6⁴⁵ Emd. passerede N. Hals Barre Fyr. Vinden var NØ., frisk Brise, og Vejret regndiset. Der blev afgivet Signal for Lods og Farten blev mindsket, medens Skibet vendtes og holdtes gaaende for at afvente Lods. Kl. 7⁰³ Emd. tog Skibet Grunden antagelig paa 5,9 m Pullen S. for Hals Barre Fyr. Da det ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. Kl. 8⁰³ Emd. blev Skibet taget af Grunden med Assistance af en Slæbedamper, hvorefter Rejsen fortsattes.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at man fejlagtigt regnede med at have tilstrækkelig Vanddybde, naar Skibet styredes ret imod Lodsbaaden, der var paa Vej ud til Skibet. Loddet blev ikke benyttet.

225. S/S **Nidaros** af Esbjerg, 1024 Reg. T. Br. Bygget 1890/1904 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Riga med Stykgods.

Grundstødt d. 7^{1/2} 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. 7^{1/3} 27.

Kl. 3⁴⁷ Emd. passeredes Bøjen ved Middelpullen. Herfra styredes retv. S.28°Ø., og da det var tæt Taage, holdtes Haandloddet gaaende, medens Skibet gik for langsom Fart. Kl. 4¹² Emd. saas den hvide Tre-Kost 1 Skibslængde om Stb.; Roret blev straks lagt Bb.; men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 7⁴⁰ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af en Slæbedamper.

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

226. Ff. **Niels Juel** af Saxkøbing, ca. 5 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Fyr og Eg. Paa Rejse fra Bandholm til Saxkøbing i Ballast.

Kollideret d. 15^{1/5} 27 i Saxkøbing Fjord.
Søforhør i Saxkøbing d. 19^{1/5} og 15^{1/10} 27 samt i Graasten d. 7^{1/8} 27.
Se Nr. 208.

227. S/S **Niord** af Kjøbenhavn, 508 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Danzig med Stykgods.

Grundstødt d. 7^{1/1} 27 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. 8^{1/1} 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. 14^{1/1} 27.

Kl. 6²⁰ Emd. passerede N. Ellekilde Hage Bøje tæt om. Vejret var diset. Herfra styredes retv. S.61°Ø., hvilken Kurs dog en kort Tid ændredes til S.57° Ø.; Skibets Fart var 8 Knob Kl. 6⁴⁰ Emd. kom Lappe-Grundens F.S. i Sigte om Stb., hvorfor Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Domsten og blev staaende. Efter grundstødningen pejledes Ellekilde Hage Lysbøje i misv. V.t.S. Kl. 12¹⁵ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjærgningsdamper. Da N. havde faaet en mindre Lækage i Nr. 2 Last, og da Maskinen havde taget nogen Skade, slæbtes Skibet mod København. Under Indsejlingen til Kjøbenhavn tog N. i tæt Taage Grunden paa Stubben, men kom dog straks flot igen.

228. Ff. **Nordcap** af Frederikshavn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Gøteborg til Frederikshavn.

Havareret d. 21^{1/4} 24 i Kattegat; 1 Mand slaet over Bord og druknet.
Søforklaring i Frederikshavn d. 23^{1/4} 27.

Kl. 5⁴⁰ Emd. vendte N. ved Brunerevskosten. Vinden var NV.-lig, frisk Kuling. Under Vendingen sprang Sjæklen mellem storeskød og Løjbom. Det lykkedes Føreren at faa fat i Storskødet og holde Tørn

med dette. Medens man var ved at sætte en Tallie paa Bommen, kom et Vindstød hvorved Storeskødet sprang. Bommen slog Matros Jørgen Christian Jørgensen, der holdt fast i Tallien, ud over Siden, hvor han slap sit Tag og faldt i Vandet. Den overbordfaldne saas liggende med Hovedet under Vandet, og da N.s Maskine var ubrugelig, idet en Wire var kommet i Skruen, kunde der intet gøres straks for at bjærge den forulykkede. Der sattes Nødsignal, Sejlene bjærgedes og Skibet opankredes, men forinden Baaden var sat paa Vandet kom — Kl. ca. 6³⁰ Emd. — Ff. »Klitgaard« til Stede. Da der fra K., der havde passeret Stedet, hvor Matros Jørgensen var faldet over Bord, intet var at se til den overbordfaldne, fandtes yderligere Eftersøgning ufornøden. K. slæbte derefter N. til Frederikshavn.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

229. M/S **Nutta** af Nykøbing F., 95 Reg. T. Br. Bygget 1912. Paa Rejse fra Bergen til Nykøbing F. i Ballast.

Maskinen havareret d. 22/9 27 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 27/9 27.

Kl. 1³⁰ Fmd., da Skibet befandt sig paa 57°53'6 N. Brd. 9°19' Ø. Lgd. stoppede Motoren. Ved Eftersyn konstateredes det, at Krumtapplejet og Trunkpinden var løbet varm og brændt fast. Kl. ca. 5³⁰ Fmd. var Skaden udbedret, og Motoren startedes. Kl. 6 Fmd. stoppede Motoren igen, og det viste sig da, at Rør og Filter var tilstoppede, samt at der var en Del Vand i Kraftolien. Da alle Forsøg paa atter at faa Motoren i Gang mislykkedes, og Vinden, der først havde været S.-lig. derefter N.-lig, Kl. 1 Emd. sprang om til Ø. samtidig med den tiltog i Styrke, forsøgtes det ved Hjælp af Presenneringer som Sejl at sejle ind til den norske Kyst. Vinden friskede imidlertid op til Storm, hvorfor det blev besluttet at søge Assistance, og Kl. ca. 11 Emd. blev Skibet taget paa Slæb af S/S »Tjaldur« af Thorshavn, der indslæbte det til Frederikshavn. Under Bugseringen mistedes Stb.s Ankerkæde.

Anm. Sørøtten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Haverierne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at disse til Dels skyldes mindre god Pasning af Motoren.

230. M/S **Odense** af Odense, 555 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense.

Kollideret d. 12/3 27 i Odense Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 26/3 27.

Kl. 8³⁵ Fmd. passeredes Gabet. Vejret blev nu taaget, og der styredes med moderat Fart op gennem Odense Fjord, medens Taagesignaler blev afgivet. Kl. ca. 9 Fmd., da O. kom ind i en Taagebanke, kom et modgaaende Fartøj, der senere vist sig at være M/Sk. »Sophie« af Aalborg, i Sigte ret forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Taagesignal afgivet men ca. 1 Minut efter tømte O.s Bb.s Bov mod S.s Agterende, hvorved S.s Jolle og Hækdavider blev let beskadiget.

Ifølge den af S.s Besætning afgivne Forklaring, var dette Skib ved Trekantet Middelgrund, da Vejret blev taaget, hvorfor Rejsen fortsattes med Maskinen gaaende Halv Kraft. Da S. var ved Sundby Middelgrund, kom O. i Sigte forude om Bb. Fra O. hørtes 1 Stød i Fløjten, hvilket besvaredes med samme Signal fra S., hvis Ror lagdes haardt Bb. Ca. 2 Minutter senere, da Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen slaat Fuld kraft Frem, men umiddelbart efter tømte O.s Stævn mod S.s Bb.s Laaring, hvorved S.s Baad og Davider gik over Bord. S. mistede Styret og tog Grunden i Farvandets Bb.s Side; men

kom umiddelbart efter flot ved egen Hjælp. Efter at Baaden var taget om Bord, fortsattes Rejsen. Anm. Sørøtten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter de oplyste antage, at Kollisionen skyldes Taage i forbindelse med den Omstændighed, at S. var lidt for V.-lig i det snævre Farvand.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. 23/4 27 i Odense. Søforhør i Kjøbenhavn d. 7/5 27

Kl. 10 Fmd. under Manøvrering til Kajen mistede O. Styreevnen i en stormende Byge af SV. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak. O.s Stævn svingede ned mod S/S »Skjold« af Aarhus, der laa fortojet ved Kajen, hvorved O.s Stb.s Anker tømte S.s Bb.s Side, der fik en mindre Bule. I O. blev Klydspiben sprængt og der fremkom en mindre Bule under Klydset.

Søforklaring fra S. foreligger ikke.

c) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Odense med Stykgods. Kollideret d. 31/12 27 i Odense Kanal.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. 11/1 28.

Kl. ca. 1.15 Emd., da O. befandt sig tæt uden for Odense Havn, hørtes 2 lange Toner fra en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Braa« af Oslo. Fra O. besvaredes dette Signal med 2 korte Toner Og Skibet holdtes i Farvandets Bb.s Side. Da Skibene var ca. 10 Fv. fra hinanden, blev O.s Forende af Isen tvungen til Stb., og skønt maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og man lod Bb.s Anker falde, tømte O. mod B.s Stb.s Bov. der blev noget beskadiget. Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

231. S/S **Oluf Bager** af Frederikshavn, 366 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal Paa Rejse fra Hadsund til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. 29/3 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. 2/4 27.

Kl. 1¹⁰ Emd. passeredes Als Odde. Kl. 1²⁰ Emd., da O. B. skulde passere et midt i Løbet grundstøde Skib, tog Skibet Grunden i Farvandets Stb.s Side, tæt ved de hvide Koste. Kl. 1³⁵ Emd. kom O. B. flot ved Hjælp af en Slæbedamper.

Anm. Sørøtten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at det den omhandlede dag var stærkt lavvande.

232. M/Gl. **Omine** af Aalborg, 46 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Fyr. Paa Rejse fra Halmstad til This-singhus med Træ.

Sprunget læk og forladt af Mandskabet d. $\frac{3}{5}$ 27 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{24}{5}$ 27. Forlisansmeldelse dat. $\frac{28}{11}$ 27.

Kl. 2^{30} Fmd., da O. under frisk SØ.-lig Brise var ca. 12 Sm. NV. af Anholt, hørte Føreren, der opholdt sig i Kahytten, en stærk Susen, og ved nærmere Eftersyn viste det sig, at Motorrummet var halvt fuld af Vand. Sejlene bjærgedes og Jollen gjordes klar, hvorefter Skibet opankredes for 2 Ankre. Da det viste sig umuligt at lænse Fartøjet, gik Besætningen, 2 Mand, Kl. 2^{50} Fmd. i Jollen og blev Kl. ca. 9^{50} Fmd. optaget af en Damper. O., der laa med Ruftaget i Vandet, da den blev forladt, blev senere indbragt til Grenaa Havn.

233. S/S **Ossian** af Helsingborg, 1792 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til West Hartlepool med Planker og Props.

Grundstødt d. $\frac{20}{2}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{2}$ 27.

Kl. 4 Emd. grundstødte O. ved Skagen. Skibet blev senere bragt flot af en Bjergningsdamper og indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

234. S/S **Pacific** af Kjøbenhavn, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Quebec til Three Rivers med Svovl.

Kollideret med en Jernbanebro d. $\frac{8}{7}$ 27 i Quebec Havn.

Søforklaring i Montreal d. $\frac{15}{7}$ 27. Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{16}{7}$ 27.

Kl. 12^{30} Fmd. afgik P. fra Quebec assisteret af Lods og 2 Slæbebaade. Under Manøvrering ud af Louise Basin tørnede P. med Stb.s Bov mod Jernbanebroen, hvorved Lønningen og den øverste Plade beskadigedes.

Anm. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Aarsagen til Paasejlingen var, at Afstanden til Broen paa Grund af Regn og Mørke blev bedømt forkert.

235. M/Sk. **Pacific** af Nakskov, 96 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg.

1 Mand tilskadekommet ved et Ulykkestilfælde d. $\frac{23}{4}$ 27 i Hamborg.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{24}{4}$ 27. Søforhør i Nakskov d. $\frac{3}{6}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{31}{8}$ 27.

Under Arbejdet med at indtage Chilialpeter, der med Haandspil blev hevet om Bord fra en Lægter, gik, under en Nedfiring, Kl. $10^{1/2}$ Fmd. det ene Haandsving løs fra Akslen og slyngedes med stor Kraft mod Styrmand P. F. Johansen, der blev ramt i Baghovedet, hvorved der fremkom et Brud paa Hjerne-skallen. Styrmanden blev i bevidstløs Tilstand bragt paa Hospitalet.

236. 3^m Sk. **Palleen** af Thurø, 215 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Danzig til Dundrum med Træ.

Grundstødt d. $\frac{25}{7}$ 27 ved Irlands N.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{26}{7}$ 27.

Kl. 8 Emd., da P., assisteret af Lods, sejlede ind i Dundrum Havn, rørte Skibet Grunden paa Barren, og tog derefter Grunden paa Scar og blev staaende. D. $\frac{26}{7}$ om Formiddagen kom Skibet flot ved Højvande.

237. M/S **Panama** af Kjøbenhavn, 6650 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Hamborg til Antwerpen med Stykgods.

Tørnet mod Kajen d. $\frac{30}{1}$ 27 i Antwerpen Havn.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{4}{2}$ 27.

Kl. 7^{15} Emd., da P. under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade, lagde til Kajen i Sibiria Dok, tørnede Stb. Skrue mod en Fortøjningsbøje. Da Skibet blev hevet til Kajen, brændte Sikringerne i Agterspillet over, hvorved Agtertrossen slækkede op og Boven tørnede Kajen under en Vinkel paa 45° . Herved blev Stævnen bøjet ca. 5° Bb. over.

238. M/S **Peru** af Kjøbenhavn, 6919 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nakskov.

Kollideret d. $\frac{27}{11}$ 27 i Sundet. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{11}$ 27. Svensk Indberetning dat. $\frac{30}{11}$ 27.

Kl. 9^{15} Fmd. afgik P. fra Kjøbenhavn med Lods om Bord. Kl. 11^{10} Fmd. kvitteredes Lodsen ved Dragør. Vejret var taaget, og Rejsen fortsattes for mindsket Fart, idet reglementerede Tangesignaler blev afgivet. Kl. 11^{30} Fmd. klarede Vejret op og Maskinerne beordredes Fuld Kraft Frem. Kort efter blev Vejret atter taaget, og Kl. 11^{41} Fmd. beordredes Maskinerne Halv Kraft og Kl. 11^{47} Fmd. Langsomt Frem. Kl. 11^{49} , da P. befandt sig 6 à 7 Sm. S. for Drogden F. S., hørtes en Dampers Taagesignal forude ca. 1 Str. om Bb. Roret blev lagt lidt Bb. og Maskinerne stoppedes. P.s Fart var da ca. 3 Sm. Kl. ca. 11^{51} Fmd. skimtedes Stævnen af en modgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Begonia« af Helsingborg, forude ca. 3 Str. om Bb. P.s Ror blev lagt mere Bb. over og der blev givet 1 Stød i Fløjten. B. besvarede Signalet med 2 Stød i Fløjten, hvorfor der fra P. atter blev givet 1 Stød i Fløjten, hvilket Signal besvarede fra B. med 3 Stød i Fløjten. B.s Stb.s Side saas nu 3 Str. om Bb. P.s Ror blev lagt haardt Bb. og Maskinerne beordret Fuld Kraft Frem, hvilket blev tilkendegivet ved 1 Stød i Fløjten. Umiddelbart efter — Kl. 11^{55} Fmd. — ramt B.s Stævn P.s Bb.s Side udfor Nr. 3 Lugen, hvorved flere Plader blev sprængt. P. opankredes og der blev givet Ordre til at lænse fra Nr. 3 Last. Da det viste sig umuligt at stoppe Lækagen, og da der var $8^{1/2}$ Fod Vand i Nr. 3 Last, returneredes Kl. 2^{20} Emd. til Kjøbenhavn.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

239. S/S **Peter Mærsk** af Svendborg, 2088 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Rotterdam til Korsør med Kul.

Kollideret d. $\frac{4}{10}$ 27 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{8}{10}$ 27.

Kl. 7^{14} Fmd. da P. M., assisteret af Lods og Slæbedamper, befandt sig i Korsør Havneindløb og skulde dreje til Stb., mistede Skibet paa Grund af haard udgaaende Strøm og haard NV.-lig Kuling, Styringen og drejede Bb. over, skønt Slæbedamperen trak Stb. over. Maskinen, der gik langsomt, beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb. Skibet drejede stadig Bb. over, og da Slæberen brækkede, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod Stb.s Anker gaa. Inden Skibet stoppede, tørnede Stævnen haardt mod S/S »Stærkodder« af Korsør, der laa fortojet ved Kajen, hvorved S.s Fortøjninger brækkede og Skibet drev over mod Østkajen. Ved Kollisionen fik P. M. et Hul i Stb.s Bov samt flere Plader og Spant beskadiget, medens S. fik Hækpladen kløvet samt Agterdækket og det Opstaaende en Del beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

240. Ff. **Platessa** af Skagen, 32 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Skagerak.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{21}{1}$ 27 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{14}{2}$ 27.

Kl. ca. $5\frac{1}{2}$ Fmd. da P. var ca. 2 Sm. N. for Skagen, gled Fisker Axel Madsen at Skagen paa Dækket, idet han vilde kaste Vaadtovet over Bord, og faldt udenbords. Maskinen blev straks kastet Fuld Kraft Bak. Da den overbordfaldne saaes ca. 6 Fv. fra Kutteren, blev denne manøvreret hen imod den forulykede, som dog var forsvundet inden P. naaede ham. Eftersøgning var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

241. S/S **Progress** af Haderslev, 5195 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Philadelphia til Savannah.

Paasejlet Kajen d. $\frac{20}{2}$ 27 i Philadelphia Havn.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{29}{3}$ 27.

Kl. 4^{30} Emd. da P., der med Assistance af Lods og Slæbedamper, var ud for Municipal Pier, svigtede Styremaskinen, hvorved Roret drejedes haardt Stb. Der blev nu slaaet Fuld Kraft Bak og Ankret blev kastet, men til Trods herfor stødte P. med Stævnen mod Pieren, hvorved Skibet fik nogle Buler i Boven.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

242. M/Kt. **Rebekka** af Esbjerg, 29 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{30}{5}$ 27 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{27}{6}$ 27.

Se Nr. 204.

243. M/Sk. **Regene** af Hamborg, 225 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamborg til Thisted med Majs og Foderkager.

Grundstødt d. $\frac{2}{2}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{2}$ 27.

Kl. 12^{10} Fmd. grundstødte R. paa Tunø Røn. Kl. 8 Fmd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

244. Ff. **Rigmor** af Nordby, 13 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Storebælt.

Fundet forladt d. $\frac{6}{2}$ 27 i Storebælt; 2 Omkomne.

Søforhør i Kerteminde d. $\frac{9}{2}$ 27.

Kl. ca. 1 Emd. fandtes R. drivende med knækket Storbom ca. $\frac{3}{4}$ Sm. NØ. for Romsø. Besætningen, der bestod af Skipper Markus Iversen Skov af Fanø og Fisker Tage Rasmus Hansen af Esbjerg, maa formodes at være omkomne.

245. Sk. **Rosa** af Vasa.

Grundstødt d. $\frac{11}{9}$ 27 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{10}$ 27.

Kl. ca. 3^{30} Emd. grundstøede R. ved Indsejlingen til Rødby Havn. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

246. 3^m Sk. **Rossing** af Thurø. 220 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Kotka med Træ

Sprunget læk, kastet Dækslast over Bord i September 1927 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cuxhavn d. $\frac{11}{10}$ 27. Søforhør i Svendborg d. $\frac{16}{11}$ 27.

D. $\frac{22}{9}$ Kl. 10^{15} Emd. pejledes Hirshals Fyr i S. $\frac{1}{2}$ Ø. I Dagene fra $\frac{23}{9}$ til $\frac{26}{9}$ blæste det en Storm med svær Sø, og Skibet trak meget Vand. D. $\frac{25}{9}$ Kl. 8 Emd. pejledes Ryvangen Fyr i N., gisset Afst. 23 Sm. D. $\frac{27}{9}$ Kl. 8 Emd. blæste det op med en Storm fra NV. Skibet trak meget Vand, hvorfor Pumpen holdtes gaanende det meste af Vagten. D. $\frac{28}{9}$ blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at kaste over Bord af Dækslasten, hvorefter ca. 8 Stdr. Planker kastedes over Bord. D. $\frac{4}{10}$ Kl. 9 Fmd. befandt Skibet sig paa $55^{\circ}13'$ N. Brd. $5^{\circ}29'$ Ø. Lgd., og da Lækagen syntes at være blevet større, blev det efter afholdt Skibsraad besluttet at søge Nødhavn. Kursen ændredes for Cuxhaven, hvortil Skibet ankom d. $\frac{5}{10}$ Kl. 3 Emd.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Lækagen er opstaaet ved Skibets Bevægelser i Søen.

247. S/S **Saga** af Aarhus, 919 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Aabenraa til Kolding med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{3}{3}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{7}{3}$ 27.

Kl. 6⁴⁰ Fmd. passeredes 3-Kosten udenfor Haderslev Fjord om Bb. i ca. 1 Kabellængdes Afst. Maskinen blev beordret Langsomt Frem, og Kursen ændredes til NØ.t.N. og kort efter til NØ. Et Par Minutter efter saas den røde Kost ved Linderum noget foran for tværs om Stb.; Roret blev lagt haardt Bb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{4}{3}$ Kl. ca. 3 Emd. blev Skibet taget af Grunden af en Bjærgningsdamper efter at ca. 90 Tons af Lasten var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at det ikke var tilstrækkeligt lyst til i Tide at se Afmærkningen, og at Loddet ikke blev benyttet.

b) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Antwerpen i Ballast.

Kollideret med en Kulkran d. $\frac{4}{12}$ 27 i Brunsbüttel.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{12}$ 27.

Kl. ca. 5¹⁵ Emd., da S., der assisteredes af Lods, skulde gaa ind til Kiel Kanal Kohlengesellschafts Kulplads, maattes der for at undgaa Kollision med en fra Pladsen udgaaende Damper, holdes tæt over mod en under Kulkran liggende Damper, S/S »Kalmar« af Hamborg. Herved fiskede Kranens Udligger S.s Stormast, der bøjedes lige over Godset ca. 30° ud fra den lodrette Linie. S.s Agterende tørnede samtidig mod K., der fik 3 Galger under Baaddækket bøjet.

248. S/S **Scotia** af Kjøbenhavn, 2381 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Danzig

a) Kollideret d. $\frac{19}{3}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{22}{3}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{4}$ 27.

Se Nr. 175.

b) Kollideret d. $\frac{19}{3}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{22}{3}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{8}{4}$ 27.

Se Nr. 2.

249. M/Kv. **Seeadler** af Diewenau, 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Diewenau til Neksø.

Grundstødt d. $\frac{20}{3}$ 27 ved Bornholms S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $\frac{29}{3}$ 27.

Kl. 1³⁰ Fmd. grundstødte S. i taaget Vejr ved Pedersker Bakkerne. Skibet blev senere bragt flot af en Bjærgningsdamper.

250. Tjalk **Seestern** af Hamborg. Paa Rejse fra Aalborg til Saxkøbing med Gødningskalk.

Grundstødt d. $\frac{29}{9}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{9}$ 27.

Kl. 3 Fmd. grundstødte S. i fint Vejr NV. for Vejrø Fyr ca. 0,2 Sm. fra Land. Skibet kom flot ved egen Hjælp Kl. ca. 8³⁰ Fmd.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.

251. S/S **Sierra Nevada** af Kjøbenhavn, 3494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{2}{11}$ 27 i St. Vincent.

Søforklaring i St. Vincent d. $\frac{7}{11}$ 27.

Kl. 11¹⁰ Emd., medens S. N. laa til Ankers paa St. Vincents Red, blev Skibet paasejlet af S/S »Pytheas« af Chios, der var for indgaaende. S. N., hvis Ankerlanterne brændte klart før og efter Paasejlingen, tik en skarp Bule fra Lønningen til Vandlinien i Bb.s Side agten for Maskinhuset, samt nogle Spant og Dæksbjælker beskadiget.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

252. S/S **Signe** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Dunston til Las Palmas med Kul.

Kollideret d. $\frac{11}{2}$ 27 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Dover d. $\frac{14}{2}$ 27 og i Rotterdam d. $\frac{21}{2}$ 27. Søforhør i Vejle d. $\frac{9}{5}$ 27.

Kl. ca. 10²⁶ Fmd., da S. i tæt Taage var ca. 1 $\frac{1}{2}$ Sm. SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S. af South Goodwin F.S. hørtes 2 à 3 Str. om Stb. Taagesignal fra en Damper. S.s Maskine, der havde gaet langsomt et Par Minutter, blev straks stoppet, og en lang Tone i Fløjten blev givet. Kort efter hørtes fra den anden Damper en lang Tone efterfulgt af et Stød, hvilket Signal besvaredes med en lang Tone. Da der fra det andet Skib, der senere viste sig at være italiensk S/S »Francesco Ciampa«, atter blev givet et Stød i Dampfløjten, besvaredes dette med et Stød og Roret blev lagt haardt Bb. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, idet der blev givet 3 Stød i Fløjten, hvilket Signal blev gentaget. Kort efter saas F. C.s Stævn klods for Boven, kommende fra Stb., og umiddelbart efter, Kl. 10³¹ Fmd. tørnede S. med Stavnen mod F. C.s Bb.s Side. Ved Kollisionen fik S. Stævnen vredet og brækket. S.s Maskine blev nu stoppet og Stb.s Redningsbaad blev sat paa Vandet. Kort efter kom F. C.s Besætning i egne Baade roende hen til S. og meddelte at F. C. var sunket. Besætningen blev taget om Bord i S., der gik til Dover, fordi Skibets Forpeak og Kabelrum var fyldt med Vand.

Anm. Søforklaring for F. C. foreligger ikke.

253. S/S **Sigyn** af København. 198 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Lemvig til Thyborøn.

1 Mand forsvundet d. $\frac{8}{10}$ 27 i Limfjorden.

Forhør i Lemvig d. $\frac{14}{10}$ 27.

Kl. ca. 5 Emd. — da S. var ca. $\frac{1}{2}$ Sm. fra Lysbøjen til den S.-lige Indsejling til Sælhundeholmsløbet — opdagedes det, at Matros Peder Hjuler Sørensen af Øster Velling, der var beskæftiget med at hive Aske over Bord, var forsvundet. Skibet vendtes og sejledes tilbage til Stedet, hvor den paagældende sidst var set. Efter ca. 3 Kvarters forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen til Thyborøn.

Anm. 1. Nogle Fiskere, som passerede S. Kl. ca. 5 Emd. saa den paagældende ligge i Vandet. Inden de naaede Stedet, var han forsvundet og kom ikke til Syne mere.

Anm. 2. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ulykken er sket ved, at Matros Sørensen under Askeudhivningen har faaet Overbalance og er faldet over Bord.

254. S/S **Silkeborg** af Kjøbenhavn, 1806 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Lenin-grad til Hull med Træ.

Mistet Ankeret d. $\frac{18}{6}$ 27 paa Humber Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{6}$ 27.

Kl. 5 Fmd., da S., der laa til Ankers ved Off Bull F.S., var ved at hive Ankeret hjem, brækkede Ankerspillet ned. Ankeret blev stukket fra med 25 Fv. Kæde.

255. 3^m Sk. **Sine** af Marstal, 342 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Gøteborg til Ballina med Træ.

Strandet og forlist d. $\frac{6}{11}$ 27 ved Irlands V.-Kyst.

Indberetning fra Konsulatet i London dat. $\frac{11}{11}$ 27. Søforklaring i Marstal d. $\frac{15}{12}$ 27. Forlisansmeldelse dat. Marstal d. $\frac{19}{12}$ 27. Indberetning fra Udenrigsministeriet dat. $\frac{23}{12}$ 27.

D. $\frac{5}{11}$ opankredes S. i Killala Bay ved Ross Roadssteads med 15 Fv. for Bb.s og 60 Fv. for Stb.s Anker. I Løbet af Natten blæste det op til Storm, hvorfor der blev stukket 100 Fv. ud paa Stb.s og 60 Fv. paa Bb.s Anker, hvorefter der sattes Kabeltov paa begge Ankerkæder. D. $\frac{6}{11}$ Kl. ca. 1³⁰ Emd. brækkede Bb.s Ankerkæde nogle faa Fv. uden for Klydset. Kl. 5⁴⁵ Emd. brækkede Stb.s Ankerkæde, og da det var umuligt at holde Skibet klar af Landet, sattes Forsejlene og S. styredes mod Land, hvor Brændingen syntes mindst. Kort efter huggede Skibet haardt i Grunden og faldt tværs i Brændingen, der skyllede Jollen og en Del af Dækslasten over Bord. Der opsendtes Raketter og Kl. ca. 7 Emd. saas Lys paa Stranden. Ved Hjælp af en Line stukket paa en Redningskrans opnaaedes Forbindelse med Land. Linen blev gjort fast om Bord og halet tot af Folkene i Land, hvorefter Besætningen een efter een halede sig Land ved Hjælp af en paa Linen løbende Baadsmandsstol. Kl. ca. 9³⁰ Emd. var hele Besætningen bjærget.

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

Anm. 2. Den danske Regering har overfor de paagældende Bjergere udtalt sin Tak og Paaskønnelse for det af dem ved Bjergningen af »Sine«s Besætning udviste Forhold.

256. Lodsdamper **Skagerak**, 132 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern.

Kollideret med en Mole d. $\frac{11}{1}$ 27 i Skagens Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{21}{1}$ 27.

Under Manøvrering for at komme ud af Havnen Kl. ca. 3³⁰ Emd. vilde S. ikke dreje Bb. over. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men inden Farten kom af Skibet, tønnede det med Stævnen meget haardt mod den vestlige Ydermole. Umiddelbart efter bemærkedes det, at Damp strømede ud fra Kedeltoppen, hvorfor Skibet atter gik i Havn.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at Drejemanøvren blev foretaget for sent.

Anm. 2. Marineministeriet har under 17. Februar ikendt den Lods, der havde Kommandoen over S., en Bøde paa 100 Kr. paa Grund af det af ham udviste Forhold ved den paagældende Lejlighed.

257. 2^m M/Ff. **Skarstein** af Trangisvaag, 147 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Alm. Paa Fiskeri under Island.

Brand om Bord d. $\frac{22}{4}$ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{28}{4}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $\frac{1}{6}$ 27.

Kl. 1 $\frac{1}{2}$ Emd., da S. var i Nærheden af Thorleihshøvd, opdagedes Ild i Motorrummet. Da det ikke var muligt at komme ind i Motorrummet for Røg, blev der brækket Hul i Dækket, hvorigennem der blev øst Vand paa Ilden. Efter ca. 2 Timers Slukningsarbejde var Ilden slukket. Det viste sig senere, at Ilden var opstaaet i et i Motorrummet værende Skab, hvori der opbevaredes Tvist.

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

258. S/S **Skinfaxe** af Kjøbenhavn, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Vejle med Kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{9}$ 27 i Kattegat.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{9}$ 27.

Kl. 8¹⁵ Fmd. passeredes Tranekær i 2 Sm.s Afstand paa retv. Kurs N22°Ø., Log 313. Kl. 9¹⁰ Fmd. passeredes Hov Fyr i 2,5 Sm.s Afst., Log 322; Kursen ændredes til retv. N2° V. Kl. 10 Fmd., da Loggen viste 333, ændredes Kursen til retv. N.22° V. Kl. 11⁵⁰ Fmd. passeredes Romsø i 3 Sm.s Afst., Log 345. Kl. 12 Md. havdes Romsø i misv. SV $\frac{1}{2}$ V., Afst. 4 Sm., Log 346. Kl. 12⁴⁵ Emd., da Loggen viste 352, ændredes Kursen til retv. N.84° V., idet Føreren mente at være tværs af 3-Kosten ved Asnæs, hvilken Kost dog ikke havde været i Sigte. S. havde da den hvide Bøje ved Refsnæs ca. 3 $\frac{1}{2}$ Str. om Stb., og noget om Bb. saas i ca. 2 Sm.s Afst. en 2-Kost, der blev antaget for at være Kosten ved Lillegrund; men som senere viste sig at være Kosten paa Bolsax. Kl. 1⁰⁵ Emd. tog Skibet Grunden paa Falske Bolsax og blev staaende.

D. $\frac{8}{9}$ Kl. 7⁵⁰ Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af Bjergningsdampere efter at en Del af Ladningen var lægteret. Ved Grundstødningen blev Skibet læk og fik betydelig Bundskade.

Anm. Ved en af Kalundborg Søret under $\frac{30}{5}$ 28 afsagt Dom blev S.s Fører, under Hensyn til at han havde undladt i Forbindelse med Kursændringen forud for Grundstødningen at skaffe sig Vished om Skibets Plads og at han ikke havde taget Hensyn til Styrmandens Meddelelse om iagttagne Bøjer og Koste, i Henhold til Sølovens § 293 idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 800 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have forvoldt Grundstødningen, medens Styrmanden frifandtes for det offentlige Tiltale, der var rejst i Henhold til Sømandslovens § 84. Dommen indankedes for Styrmandens Vedkommende af det offentlige til Østre Landsret, der ved Dom af $\frac{30}{7}$ 28 i Henhold til Sømandslovens § 84 idømte Styrmanden en Bøde paa 200 Kr. til Statskassen for ved Pligtforsømmelse at have medvirket til at Grundstødningen fandt Sted.

259. S/S **Slesvig** af Kjøbenhavn, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Liverpool med Tømmer.

Kollideret d. $\frac{31}{8}$ 27 paa Mersey Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{6}{9}$ 27.

S. opankredes ved Sloyne for Stb.s Anker med 60 Fv. Kæde. Da Skibet paa Grund af den haarde Strøm gik i Drift, kastedes Bb.s Anker. Til Trods herfor drev S. ned paa Stævnen af brittisk S/S »Indefatigable«, der laa opankret. Ved Kollisionen fik S. Lønningen og Davidderne bøjede.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

260. M/Sk. **Sophie** af Aalborg, 88 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Odense til Aalborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{12}{3}$ 27 i Odense Fjord.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{15}{3}$ 27. Søforhør i Aalborg d. $\frac{16}{3}$ 27.

Se Nr. 230 a.

261. 2^m M/Ff. **Spurgeon** af Frederikshavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Stavanger Distrikt til Frederikshavn.

Strandet og forlist d. $\frac{20}{3}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning dat. $\frac{20}{3}$ 27. Indberetning dat. $\frac{13}{4}$ 27. Forlisansmeldelse dat. $\frac{9}{6}$ 27. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{2}{8}$ 27.

S., der havde haft Taage siden Afgangen fra Stavanger Distrikt d. $\frac{18}{3}$, grundstødte Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Fmd. 2 Sm. fra Hirtshals Fyr. Det lykkedes at faa Skibet over 1. Revle, hvor det blev opankret, da Motoren gik istaa. Besætningen gik nu i Land i egen Baad efter Assistance. Da man kom tilbage til S., var Fartøjet drevet helt paa Land, og Bjergning blev opgivet.

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

262. M/Ff. **Standard** af Esbjerg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Grimsby til Fiskeplads ved Island.

Maskinen havareret d. $\frac{31}{7}$ 27 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{8}$ 27.

Kl. 6 Fmd. da S. var 30 Sm. SSØ. af Duncanbay Hd., brækkede Motorens Krumtap. Det blev besluttet at gaa ind til Aberdeen, hvortil S. ankom d. $\frac{4}{8}$.

263. S/S **Stegelborg** af Kjøbenhavn, 1885 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med Koks.

Grundstødt d. $\frac{25}{11}$ 27 ved Hveen.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{11}$ 27.

Kl. 10¹⁵ Fmd. grundstødte S. i Taage paa Hveens NV. Rev. Kl. 4³⁰ Emd. kom Skibet atter flot.

264. S S **Stella** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

a) Paa Rejse fra Helsingfors til Kotka.

Paasejlet d. $\frac{13}{1}$ 27 i den finske Bugt.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{2}$ 27.

Kl. 11⁴⁵ Fmd., da Skibet, der var under Isbryderassistance, sad fast i Isen i Nærheden af Orringsground Fløjtetønde, tønnede Isbryderen let mod S.s Stb.s Laaring, hvorved der fremkom nogle Smaabuler.

Anm. Søforklaring fra Isbryderen foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Kotka til Aberdeen.

Grundstødt d. $\frac{25}{1}$ 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{26}{2}$ 27.

Kl. 6²⁵ Emd. passeredes Drogden F. S. tæt om Stb. Vejret var diset. Kl. ca. 6³⁵ Emd. kom Nordre Røse Fyr i Sigte og viste 2 Blink. Kl. 6⁴³ Emd. saas Nordre Røses hvide Lysbøje om Stb. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{26}{1}$ Kl. 1³⁵ Emd. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter en Del af Dækslasten var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed at Luften har været meget usigtbar tæt over Vandet.

c) Paa Rejse fra Memel til Pasages.

Paasejlet d. $\frac{27}{4}$ 27 i Kielerkanalen.

Søforhør i Odense d. $\frac{10}{9}$ 27.

Kl. 7²⁰ Emd. medens S. efter Lodsens Anvisning var ved at blive fortojet i Slusen ved Brunsbüttel,

tørnede en Damper, der senere viste sig at være S/S »Lisbeth« af Hamborg, og som skulde fortøje agter for S., med Stævnen mod S.s Agterende, hvorved der fremkom en Bule i den agterste Dæksplade.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

265. 2^m M/Ff. **Stella Polaris** af Frederiksværk, 40 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kolding til Kragerø. Tom.

Grundstødt d. $\frac{6}{8}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Indberetning dat. $\frac{7}{11}$ 27.

Kl. 6 Fmd. grundstødte S. P. ud for Jernhatten ved Hyllested ca. 0,3 Sm. fra Land. Skibet kom senere flot uden at have taget nogen Skade.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være stærk Strømsætning.

266. M/Sk. **Sterna** af Baar, 88 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aalborg til Harborg med 150 Tons Moler.

Grundstødt d. $\frac{18}{4}$ 27 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{4}$ 27.

Kl. 2 Fmd. grundstødte S. paa Hatter-Revet under Regntykning. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

267. Muddermaskine **Storeholm** af Kjøbenhavn, 37 Reg. T. Br.

Sprunget læk og sunket d. $\frac{13}{1}$ 27 i Hadsund Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{24}{1}$ 27.

S., der var oplagt uden Besætning om Bord, sprang pludselig læk og sank.

Anm. Muddermaskinen er senere blevet bortsprængt.

268. S/S **Stærkodder** af Korsør, 522 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Jern og Staal.

Paasejlet d. $\frac{4}{10}$ 27 i Korsør Havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{8}{10}$ 27.

Se Nr. 239.

269. Sandpumpedamper **Suomi** af Kjøbenhavn, 553 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Neufähr til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{12}$ 27 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{17}{1}$ 28.

Kl. S Fmd. afgik S. fra Neufähr. Vinden var V.-lig, frisk Kuling. Kl. ca. 9 Fmd., da Skibet befandt sig ud for Fyret paa Molen ved Udløbet, sprang Vinden i en Snebyge om i NØ. med stormende Kuling og svær Sø. S. huggede i Grunden, hvorved Skibet mistede Styret, og tog Grunden paa Løbets V. Side, hvor det blev staaende. D. $\frac{17}{12}$ Kl. ca. 12 Md. kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. S. fik ved Grundstødningen Skade paa Skruen.

270. S/S **Susaa** af Kjøbenhavn, 1259 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oran til Sunderland med Esparto.

Kollideret d. $\frac{16}{1}$ 27 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Newcastle dat. $\frac{2}{2}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{4}$ 27.

Kl. 10⁵⁰ Emd., da S. var ca. 1,5 Sm. SV. af Sagres Fvr, indhentes S. af en Damper, der senere viste sig at være S/S »Miraterra« af Lissabon. Efter at have passeret S.s Stb.s Side, gik M. foran om S. og ændrede derefter Kursen parallel med S.s Kurs. Kl. 11 Emd. syntes M. at nærme sig S.s Bb. Side, hvorfor Kursen blev ændret fra misv. NV. $\frac{1}{2}$ N. til misv. NV.t.N. Kl. ca. 11¹⁵ Emd. drejede M. pludselig Stb. over. S.s Ror blev lagt hårdt Bb. og Maskinen stoppet: men umiddelbart efter tørnede M.s Stb.s Bov mod S.s Bb.s Side ud for Nr. 1-Luge og kort efter med Stb. Laaring mod S.s Bb. Side agten for Overbygningen. S. fik nogle Buler i Siden over Vandlinien.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Sunderland til Hull i Ballast.

Kollideret d. $\frac{3}{2}$ 27 paa Humber Floden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{4}$ 27. Søforklaring i Newcastle d. $\frac{8}{6}$ 27.

Da S., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Poul, vilde en medgaaende Damper, der senere viste sig at være S/S »Stuart Star« af London, passere S. om Stb. S. S. svingede pludselig Bb. over, hvorfor S.s Ror blev lagt hårdt Stb. samtidig med, at der blev givet 2 Stød i Fløjten. S.S. besvarede Signalet med et Stød i Fløjten, men kort efter — Kl. 5⁰⁵ Fmd. — tørnede S. S.s Bb.s Side hårdt mod S.s Stb.s Side, hvorved sidstnævnte Skib tog en Del Skade.

Anm. Søforklaring fra S. S. foreligger ikke.

c) Paasejlet d. $\frac{19}{3}$ 27 i Blyth.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{23}{4}$ 27.

Kl. 5 Emd., da S. laa fortøjet i Waalhaven Bøje Nr. 12, tørnede S/S »Apolda« af Genova, der under Assistance af Slæbebaad for og agter var for udgaaende, med Bb.s Side mod S.s Stb.s Bov, hvorved S. led nogen Skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

271. S/S **Susan Mærsk** af Odense, 2355 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Port Tarafa til Boston.

En Mand faldet over Brod og druknet d. $\frac{6}{6}$ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Boston d. $\frac{13}{6}$ 27. Forhør i Aarhus d. $\frac{5}{1}$ 28 og i Nørresundby d. $\frac{26}{7}$ 28.

D. $\frac{6}{6}$ var Skibets Middagsplads 29°37' N. Brd. 79°48' V. Lgd. Kl. 2⁴⁵ Emd. meddelte I. Mester Føreren, at den vagthavende Fyrbøder Carl August Hartmann savnedes. Da han intet Steds var at finde, blev Skibet Kl. 3 Emd. lagt paa modsat Kurs til Kl. 5 Emd., hvorefter der igen styredes Kurs N. over. Fra Kl. 6⁰⁰ Emd. til Kl. 6²⁰ Emd. manøvreredes rundt paa begge Sider af Kurslinien, hvorefter der — da Eftersøgningen viste sig forgæves — fortsattes paa tidligere Kurs. Under hele Eftersøgningen blev der holdt Udkig efter den forsvundne Fyrbøder fra Broen, Bakken og Fortoppen. Fyrbøderen var sidst set paa Dækket Kl. 2 Emd. Vejret og Søen var rolig.

Anm. Aarsagen til Ulykken er uopklaret.

272. M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

a) Paa Rejse fra Sønderborg til Korsør.

Grundstødt d. $\frac{23}{2}$ 27 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{3}$ 27.

Kl. 4¹⁰ Emd. passeredes 2-Kosten ved Bredegrund om Bb. i $\frac{1}{2}$ Sm.s Afstand, Log 6,5. Herfra styredes ØSØ. til Kl. 5¹⁵ Emd., da Kursen ændredes til SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., Log 11. Kl. 6³⁵ Emd. ændredes Kursen til ØSØ., der styredes indtil Kjels Nor Kl. 6⁴⁰ Emd. pejledes i Ø. $\frac{1}{2}$ S. Kursen ændredes da atter til SØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., Log 20,5. Kl. ca. 6⁴⁵ Emd. ændrede den vagthavende Styrmand Kursen til SØ.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø., idet Fyrets Pejling ikke ændredes synderligt. Kl. 7⁵⁵ Emd. tog Skibet Grunden ved Gulstav og blev staaende, Loggen viste da 30,5. Kjels Nor pejledes da i Ø. $\frac{1}{4}$ N. D. $\frac{24}{2}$ Kl. 5²⁵ Fmd. kom S., der lækkede agter, flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Sørenten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes skodesløs Navigering, idet der ikke er foretaget fornøden Kursændring, uagtet Pejlinger af Kjels Nor Fyr maatte vise, at Skibet blev forsat mod Gulstav.

b) Kollideret d. $\frac{26}{2}$ 27 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{3}$ 27.

Kl. 10¹⁵ Fmd. forhaledes for egen Maskine fra Havnegade til Nyhavn. Ved Indsejlingen hertil blev Roret lagt Stb., og Maskinen, der gik langsomt, beordret Fuld Kraft. Da Skibet ikke drejede hurtigt nok Bb. over, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, og man lod Ankret gaa. Inden Skibet var stoppet, tørnede Stævnen mod S/S »Geir« af Kjøbenhavn, der laa fortøjet ved Kajen. G. fik en Bule agten for midtskibs, medens S. ingen Skade tog.

Anm. Sørenten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Kollisionen er foranlediget ved, at der ikke ved Drejemanøvren er taget tilstrækkeligt Hensyn til, at Strømmen løb haardt N. paa.

c) Brand om Bord d. $\frac{28}{2}$ 27 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{3}$ 27.

Kl. 10 Emd. medens S. var i Dok paa Søndre Værft, opstod der Ild i Maskinrummet. Brandvæsenet, der blev tilkaldt, slukkede Ilden i Løbet af en Time. Ved Branden blev en Del Inventar i Maskinrummet ødelagt.

Anm. Sørenten har intet oplyst med Hensyn til Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Ilden er opstaaet som Følge af, at der blev brændt nogle Nagler ud i Bunden under Maskinrummet.

273. S/S **Svanhild** af Helsingør, 2147 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Brand om Bord d. $\frac{25}{4}$ 27 i Baltimore.

Søforklaring i Baltimore d. $\frac{7}{4}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{27}{7}$ 27.

Kl. 1⁴⁵ Emd. udbrød der Ild i et Parti Sukker, der laa i Agterkant af Nr. 1-Last. Brandvæsenet fra Land, der straks kom til Stede, brændte Hul i Hoveddækket paa begge Sider af 1-Lugen for at faa Slinger ned i Lasten, og Kl. 2⁴⁵ Emd. var Ilden slukket. En Del af den øvrige Ladning, der bestod af Stykgods, blev ødelagt af Ild og Vand.

Anm. Ilden antages at være opstaaet ved Selvantændelse.

274. Ff. **Svend Aage** af Esbjerg, 30 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nord-søen.

Borteblevet; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{17}{2}$ 27. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{23}{3}$ 27.

S. A. afgik d. $\frac{22}{1}$ 27 fra Esbjerg og blev d. $\frac{27}{1}$ set ca. 55 Sm. NNV. af Slugen. Siden da er der intet set eller hørt til Fartøjet, der maa antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Charles Hardin Larsen Haandbæk, Bedstemand Thorvald Andersen, Fiskerne Trode Tulling og Bonde Christensen, alle af Esbjerg.

275. Sandsuger **Sydhavn** af Kjøbenhavn, 621 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Härnösand til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. $\frac{24}{10}$ 27 ved Sverigs Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{11}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{11}$ 27.

Kl. 10¹⁵ Emd. medens S. under haard Ø.-lig Kuling gik for Langsom Maskine afventede Lods i Högskår Fyrs klare Vinkel, opdagedes det, at Skibet var kommet for tæt paa Fyret. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem og Roret lagdes haardt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Skrivarkubben og faldt med Bb.s Side mod Skæret, hvor det blev staaende. Da der straks viste sig Vand i Maskinrum og Luftkasser, og da det maatte befrygtes, at Skibet vilde kæntré, gik Besætningen i Land i Skibets egne Baade. D. $\frac{29}{10}$ Kl. 4 Emd. blev Skibet bragt flot med betydelig Bundskade.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes forkert Afstandsbedømmelse til Högskår Fyr.

276. 3^m M/Sk. **T. K. Jensen** af Aalborg, 121 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Middlesborough til Halmstad med Salt.

Havareret og hugget i Grunden d. $15/4$ 27 ved Jyllands V.-Kyst; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Halmstad d. $25/4$ 27. Søforhør i Aalborg d. $28/5$ 27.

Kl. ca. 12 Md.; da T. K. J. var ca. 20 Sm. fra Thyborøn Kanal, opdagedes det, at Skoddet mellem Last og Maskinrum havde begivet sig, hvorfor Motoren ikke kunde startes; det blev da besluttet at søge gennem Thyborøn Kanal. Kl. 6 Emd., da T.K. J. gik over Barren ind i Thyborøn Kanal, huggede Skibet voldsomt i Grunden 2 Gange, hvorved det blev en Del læk. Skibet gik ind til Nørresundby for Undersøgelse.

277. S/S **Tekla** af Kjøbenhavn, 1469 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Wiborg til Manchester med 796 Tons Tømmer.

Grundstødt d. $28/6$ 27 i Manchesterkanalen.

Indberetning til Board of Trade, dat. $29/6$ 27.

Kl. 3⁴⁰ Fmd. rørte T. Bunden i Ship Canal kort før Moore Lane Svingbro skulde passeres. Skibet tog ingen større Skade.

Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

278. Ff. **Ternen** af Frederikshavn, 27 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen. Maskinen havareret d. $19/6$ 27 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $22/6$ 27. Søforhør i Frederikshavn d. $5/10$ 27.

Kl. 9 Emd., da T. var 53 Sm. Ø.t.N. af Spurn, brækkede Krumtappen. Skibet sejlede til Spurn for Sejlene alene.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.

279. M/S **Ternen** af Nakskov, 165 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Kjøbenhavn med Stykgods.

Grundstødt d. $22/12$ 27 ved Langelands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $28/12$ 27.

Kl. 10³⁵ Fmd. passeredes Prikken paa Hvide Grunden i diset Vejr. Herfra styredes N. paa indtil Kl. 12 Md., da det paa Grund af Taagen, der var blevet tættere, blev besluttet at gaa S. om Lolland. Kl. ca. 1 Emd. skimtedes Langelands Kyst, og der styredes langs denne for at faa Landkending. Kl. ca. 1²⁵ Emd. loddedes ca. 6 m Vand. Kl. ca. 1³⁵ Emd. tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter forgæves at have forsøgt at komme flot ved egen Hjælp, stoppedes Maskinen Kl. 4 Emd. paa Grund af Sand i Kølevandspumpen. Skibet huggede haardt i Grunden, og Kl. ca. 8 Emd. begyndte der at komme Vand i Motorrummet. Hele Natten arbejdedes med at holde Lasten og Motorrummet læns. D. $23/12$ Kl. ca. 11 Emd. kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjergningsdampere. Skibet bugseredes tilbage til Nakskov, hvor det ved Eftersyn viste sig, at Roret var beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Grundstødningen skyldes taaget Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet tilstrækkeligt.

280. 2m Kt. **Thor** af Sandevaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1878 af Eg. Paa Fiskeri under Island.

Havareret i April 1927 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $12/4$ 27. Søforhør i Vestmanhavn d. $22/6$ 27.

D. $9/4$ Kl. 2 Emd., da T. under SØ-lig Storm befandt sig ca. 20 Sm. SSØ. for Hjørleifshøfd tog Skibet en Braadsø over, der bortrev begge Baade, Kahytsskapperne og Fiskekassen og foraarsagede, at Dækket blev læk. D. $22/4$ Kl. 5 Emd. brækkede Fokkestaget; Skibet blev holdt af for Vejret, medens Skaden midlerlidigt udbedredes. D. $23/4$ besluttedes det at søge ind til Reykjavik for at faa Staget repareret.

Anm. Aarsagen til Havariet d. $6/4$ var haardt Vejr. Om Aarsagen til Havariet d. $22/4$ er intet oplyst.

281. S/S **Tjaldur** af Kjøbenhavn, 795 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Halmstad til Hull.

Maskinen havareret d. $5/2$ 27 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $18/3$ 27.

Kl. 10⁴⁵ Fmd., efter at T. var forløjet i Slusen ved Holtenau opdagedes det, at den agterste Krumtap var løs paa Akslen. Det blev besluttet at gaa til Hamborg for Reparation.

Anm. Om Aarsagen til Havariet kan intet oplyses.

282. S/S **Torlak Skogland** af Haugesund, 3257 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal.

Paasejlet Jernbanebroen d. $1/4$ 27 i Aalborg.

Søforklaring i Nørresundby d. $5/4$ 27.

Kl. ca. 11 $\frac{1}{2}$ Fmd. da T. S. assisteret af Lods og 2 Slæbebaade skulde gaa gennem Jernbanebroen Ø. fra, gik M/S Castor af Hamborg V. fra gennem Broen, skønt der var hejst Stoppesignal for Skibe kommende V. fra. T. S.s Maskine maatte derfor stoppes; da C.s Tilstedeværelse i Broaabningen nu hindrede T. S.s frie Manøvre, tørnede Damperen med Bb.s Bov mod Broens Fenderliste, der ødelagdes. Der blev nu slaaet Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Stb., hvorefter T. S. skar Stb. over og tørnede mod Broen der. T. S. fik en Bule i Bb.s Bov samt i Stb.s Side under Agterriggen.

Anm. Aarsagen til Paasejlingen fremgaar af det ovenfor anførte.

283 M/S **Tortugas** af Tønsberg. Paa Rejse fra Tampa til Nørresundby med Fosfat.

Grundstødt d. $30/12$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. $9/1$ 28.

Kl. 2³⁰ Emd., medens T. efter Lodsens Anvisning styredes gennem Renden ved Hals Barre, tog Skibet pludselig Grunden midt i Renden og blev staaende. Ved Opmaalning viste det sig, at der var dannet en mindre Sandbanke det paagældende Sted. Ved Højvande d. $\frac{1}{11}$ 28 Kl. 1 Emd. kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

284. M/S **Transport I** af Korsør, 98 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Korsør med Olie.

Grundstødt d. $\frac{6}{11}$ 27 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{11}$ 27. Søforhør i Korsør d. $\frac{11}{6}$ 28.

Kl. 3³⁰ Emd. passeredes Drogdens F.S. i tæt Taage. Herfra styredes SV. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 5⁵⁰ Emd. blev der gjort klart til at tage et Lodskud, men umiddelbart efter — Kl. ca. 6 Emd. — tog Skibet Grunden, som det senere viste sig paa Kalkgrunden ved Stevns. Maskinen kastedes Bak, og Skibet gled af Grunden, men da det viste sig, at Vandet steg stærkt i Maskinrummet, blev det besluttet at sætte Skibet paa Land. Kl. 6³⁰ Emd. blev Skibet sat paa Grund ved Stevns Fyr. D. $\frac{7}{11}$ Kl. ca. 4³⁰ Fmd. blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at der er regnet med en anden Strøm end der viste sig at være.

285. Evert **3 Brødre** af Grooningen, 49 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Rensburg til Bandholm med 120 Tons Gødning.

Grundstødt d. $\frac{16}{2}$ 27 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{2}$ 27.

Kl. 6 Fmd. grundstødte 3 B. i taaget Vejr paa Albu Triller. Skibet kom senere af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Den sandsynlige Aarsag til Grundstødningen angives at være Taage.

286. S/S **Tyr** af Randers, 669 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{3}{11}$ 27 i Leningrad.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{12}$ 27.

Kl. 8³⁰ Fmd. afgik T. fra Leningrad assisteret af Lods og Isbryder. Kl. 9⁰⁰ Fmd. sattes T. fast i Isen i Kanalen i Rendens Stb.s Side, medens Isbryderen gik tilbage efter S.S »Marmor« af Tallin. Da Isbryderen med M. paa Slæb var ca. 450 Fod agterude, begyndte M. at dreje ud til Stb., og da Afstanden mellem M. og T. stadig blev mindre, beordredes T.s Maskine Fuld Kraft Frem; samtidig kastede M. sit Stb.s Anker. Umiddelbart efter — Kl. 10³⁰ Fmd. — tørnede M.s Stævn mod T.s Hæk om Bb., hvorved der fremkom et Hul i Hækken; Bb.s Rorskildpadde samt en betydelig Del af Dækket blev revet op, og Lønningen og Gelænderet sprængt. T. gik tilbage til Leningrad for Reparation.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

287. S/S **Ulsnes** af Stavanger, 654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Stavanger til Kongsberg med Sild og Sildemel.

Grundstødt d. $\frac{4}{2}$ 27 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{2}$ 27. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{12}{2}$ og $\frac{15}{2}$ 27.

D. $\frac{3}{2}$ Kl. 3¹⁵ Emd. havde Listers Pynt tværs i 1 Sm.s Afst., Log 91. Vejret var diset. Kl. 4 Emd., Log 98, antoges Lister Rauna tværs i ca. i Sm.s Afst. og Kursen sattes herfra misv. SØ.t.Ø. Kl. 6³⁰ Emd., Log 119, ændredes Kursen til misv. Ø.t.S., der bibeholdtes til d. $\frac{4}{2}$ Kl. 5 Fmd., Log 208, da den ændredes til misv. Ø.t.S. $\frac{3}{4}$ S. Kl. 6²⁰ Fmd., Log 220, ændredes Kursen til misv. SØ.t.Ø. Kl. ca. 6³⁰ Fmd. opdagedes Brænding om Stb. og straks efter om Bb. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 7 Fmd. pejledes Højen Fyr i Ø.N.Ø. Efter forgæves at have forsøgt at bringe Skibet flot, blev Besætningen Kl. 10³⁰ Fmd. bjærgede at Redningsbaad fra Land. D. $\frac{9}{2}$ Kl. 8⁵⁵ Fmd. kom Skibet af Grunden ved Hjælp af en Bjærgningsdamper og blev indslæbt til Frederikshavn.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes usigtbart Vejr og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke er blevet benyttet som Kontrol for Bestikket.

288. Ff. **Vega** af Aarsdale.

Strandet og forlist d. $\frac{24}{3}$ 27 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{26}{3}$ 27.

Kl. 1 Fmd. grundstødte V. ved Nørremark under tæt Taage. Besætningen — 2 Mand — vadede i Land. Skibet blev Vrag.

289. M Sk. **Vega** af Marstal, 64 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Svendborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{17}{7}$ 27 ved Fyens Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{25}{7}$ 27.

Kl. ca. 3 Fmd., da V. havde passeret Romsø, gav Føreren Rorsmanden Odre til at styre S., hvorefter Føreren gik ned. Vinden var SV., flov Brise og Vejret let regndiset. Ca. 15 Minutter senere kaldte Rorsmanden paa Føreren, der straks kom paa Dækket og opdagede, at man stadig havde Romsø tværs og at Skibet stævnede NNV.; inden der kunde foretages nogen Manøvre tog Skibet Grunden paa Romsø V. Rev. Da Skibet stod meget haardt, tilkaldtes Assistance. Kl. 6 Fmd. ankom Bjærgningsdamperen

»Sleipner«, der Kl. 11 Fmd. trak V. af Grunden. Efter foretagen Dykkerundersøgelse fortsattes Rejsen-Skibet havde ingen Skade lidt ved Grundstødningen.

Anm. Søretten har intet udtalt med Hensyn til Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at Rorsmanden gennem et længere Tidsrum havde været borte fra Rattet for at tilvejebringe Lys til Kompasset og for at tilse Motoren uden af og til at overbevise sig om, at Skibet laa paa rette Kurs.

290. Kv. **Vega** af Horsens, 2 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Grundstød d. $\frac{3}{10}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{2}$ 28.

Under en VNV.-lig Storm gik V., der laa opankret i Ebeltoft Vig, i Drift med Ankeret og grundstødte i Skovgaardskrogen. Ved Højvande kom V. flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

291. Gl. **Villig** af Neksø. Bygget 1898/1905 af Eg. Paa Rejse fra Lomma til Rønne med 33 Tons Eternit-Tagsten.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{5}{1}$ 27 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{8}{1}$ 27.

Kl. ca. 3 Fmd., da V. under en stærk Storm fra VNV. befandt sig ud for Rønne Havn, ændredes Kursen fra Ø.t.S. $\frac{1}{2}$ S. op i Fyrlinien ind til Havnen, hvorfor Storsejlet blev bommet fra Bb.s til Stb.s Side. Under denne Manøvre blev Letmatros Hans Christensen af Aarslev Mark pr. Hjordkær slaat over Bord og forsvandt. En Redningsbøje blev straks kastet ud; men paa Grund af den høje Sø var det umuligt at foretage yderligere for at bjærge den forulykkede.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

292. M/Jgt. **Violen** af Rudkøbing. Paa Rejse fra Lybeck til Kjøbenhavn med 35 Tons Gibs.

Tørnet en undersøisk Genstand d. $\frac{17}{6}$ 27 i Østersøen, grundstødt d. $\frac{18}{6}$ 27 ved Lollands V.-Kyst.

Indberetning dat. $\frac{29}{7}$ 27 og $\frac{14}{10}$ 27. Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{11}{11}$ 27.

Kl. ca. 11 Emd., da V. i fint Vejr befandt sig tæt ved Fehmeren F.S., tørnede Skruen en undersøisk Genstand, hvorved Skruen blev slaat fra og Maskinen tog Røvs. Maskinen blev straks stoppet, og det viste sig, at Skibet havde faaet en Lækage. Trods uafbrudt Pumpning, steg Vandet i Skibet, hvorefter Kursen sattes mod Albuen. D. $\frac{18}{6}$ Kl. ca. 3 Emd. tog V. Grunden paa Albu-Triller og blev staaende. Skibet kom samme Dags Eftermiddag flot ved fremmed Hjælp, efter at ca. Halvdelen af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Sagen indeholder ikke tilstrækkelige Oplysninger om Skibets Navigering til at der paa Grundlag heraf kan skønnes over Aarsagen til Grundstødningen.

293. 2^m M/Ff. **Volunteer** af Thorshavn, 79 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{6}{4}$ 27 i Nordatlantehavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{8}{4}$ 27. Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{6}{12}$ og $\frac{7}{12}$ 27.

Kl. $\frac{7}{2}$ Fmd., da V. laa underdrejet for en ØSØ.-lig Storm, blev Fisker Hans Andreas Gaardbo slaat over Bord af en Braadsø. Den forulykkede saas liggende i Vandet agterude i Læ, men inden V. var manøvreret rundt, var han forsvundet, og al Eftersøgning viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

294. S/S **Wilh. Colding** af Kjøbenhavn, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Amsterdam.

Kollideret d. $\frac{27}{12}$ 27 i Amsterdam Ship Kanal.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{3}{3}$ 28.

Kl. 9 Emd. afgik W. C. fra Ymuiden Sluse, assisteret af Lods. Umiddelbart efter bemærkedes forude Toplanterne og den røde Sidelantere fra en Damper. der syntes at ligge paa tværs i Farvandet. Fra Dampere, der senere viste sig at være tysk S/S »Ludwigshafen«, hørtes 2 Stød i Fløjten. W. C. holdtes i Farvandets Stb.s Side. Da Skibene var ca. $\frac{1}{2}$ Skibslængde fra hinanden og der syntes Fare for Sammenstød, blev W. C.s Ror lagt haardt Bb. og Maskinen stoppet for umiddelbart efter at blive beordret Fuld Kraft Bak. Begge Ankre kastedes; men ca. 2 Minuter senere tørnede W. C.s Bb.s Bov mod L.s Bb.s Side. W. C. fik Boven let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

295. S/S **Wm. Th. Mallig**, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

a) Paa Rejse fra Danzig til Aarhus med Kul.

Kollideret d. $\frac{25}{4}$ 27 i Danzig Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{6}$ 27.

Se Nr. 163.

b) Paa Rejse fra Villajoki til Makslahti.

Grundstødt d. $\frac{24}{5}$ 27 ved Finlands S.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{17}{6}$ 27.

W. T. M. afsejlede Kl. 2³⁰ Emd. med Lods om Bord. Vejret var diset og Vinden S.-lig. flov Brise. Kl. 3¹² Emd. blev det tæt Taage, hvorfor der fortsattes for halv Kraft. 6 Minutter efter grundstødte Skibet ved Rödhäll Fyr, uagtet Distancen til dette Fyr efter Bestikket endnu ikke skulde være udløbet. Da det ikke var muligt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance. Kl. 7¹⁵ blev W. T. M. taget af Grunden med Assistance af en Slæbebaad og opankret paa Trangsund Red.

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

296. M/Sk. **Wümme** af Vegesack, 109 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Haderslev til Kolding med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{7}{5}$ 27 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{12}{5}$ 27.

Kl. 12³⁰ Emd. afgik W. fra Haderslev. Kl. 1³⁰ Emd. skulde Skibet drejes skarpt Bb. over, hvorfor Maskinen stoppedes. Da Skibet ikke lystrede Roret, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{8}{5}$ Kl. 6 Emd. kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

297. S/S **Yokohama** af Kjøbenhavn, 3213 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Waja til Methil med Props.

Tørnet Kajen d. $\frac{8}{9}$ 27 i Methil.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{9}$ 27.

Kl. 12 Mn. da Y. med Assistance af Lods var ved at gaa ind i Dock Kr. 3, tørnede Skibet Kajen, hvorved flere Plader i Boven beskadiges.

298. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kotka til Watchet med Papirmasse og Cellulose.

Kollideret d. $\frac{18}{1}$ 27 i den finske Bugt; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Helsingfors d. $\frac{22}{1}$ 27. Indberetning fra Gesandtskabet dat. $\frac{2}{2}$ 27. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{13}{4}$ 27.

Kl. 6²⁵ Fmd., da Y. laa stoppet ved Kanten af Fastis ca. 7 Sm. S $\frac{3}{4}$ V. for Gråhara Fyr, hørtes et langt Fløjt fra Isbryderen Jääkarhu, der lige havde hjulpet 3 Skibe til aabent Vand. Da dette i Y. blev opfattet som Signal til dette Skib om at gaa frem, besvaredes det med et langt Fløjt, og samtidig blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. J.s grønne Lanterne pejledes ca. 3 Str. om Bb., gisset Afst. $\frac{1}{4}$ Sm. Fra Y. blev der givet et Stød i Fløjten og Roret lagt Bb. J. besvarede ikke Signalet, hvorfor dette blev gentaget. Da Signalet ej heller denne Gang blev besvaret, og en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes Maskinen Kl. 6³² Fmd. Fuld Kraft Bak, og samtidig blev der givet 3 Stød i Fløjten. Fra J. blev sidstnævnte Signal besvaret gentagne Gange ligeledes med 3 Stød, men Kl. 6³⁵ Fmd. tørnede J. mod Y.s Stb.s Bov, hvorved Ankeret blev trykket gennem Skibssiden og rev Pladerne op. Y. gik til Helsingfors for Reparation.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

299. 3^m M/Sk. **Yrsa** af Fredericia, 120 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Eg. Paa Rejse fra Sølvborg til Stockholm med Cement.

Sprunget læk d. $\frac{21}{11}$ 27 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Stockholm d. $\frac{1}{12}$ 27.

Kl. 6 Emd., under en haard ØNØ.-lig Kuling, opdagedes det, at Skibet trak Vand trods fortsat Pumpning. Kursen ændredes mod Nynæshamn, hvor Y. opankredes Kl. 10 $\frac{3}{4}$ Emd. Skibet havde da 3 Fod Vand i Lasten. Fra denne Plads bugseredes Skibet til Stockholm.

300. M/Gl. **Zeemeuw** af Groningen. Paa Rejse fra Leith til Nykøbing M. med Kul.

Grundstødt d. $\frac{3}{2}$ 27 paa Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Agger d. $\frac{3}{2}$ 27. Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{4}$ 27.

Kl. ca. 7 Emd. grundstødte Z. i taaget Vejr SV. for Lodbjerg Fyr. Umiddelbart før Grundstødningen var Fyret kommet i Sigte, og en Stagvending forsøgt, men mislykkedes. Besætningen blev reddet ved Raketapparat. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Fejlvisning af Loggen i Forbindelse med Taage og Strømsætning.

301. Gl. **Zitadelle** af Hamborg. Paa Rejse fra Rostock til Aalborg med 120 Tons Rug.

a) Grundstødt d. $\frac{24}{4}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat. $\frac{19}{7}$ 27.

Z. grundstødte ved Femø. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

b) Grundstødt d. $\frac{25}{4}$ 27 i Smaalandsfarvandet.

Indberetning dat. $\frac{19}{7}$ 27.

Kl. ca. 7 Fmd. grundstødte Z. ved Vejro Fyrgrund. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

302. Lægter **Ø. K. 4.**

Kollideret d. $\frac{8}{9}$ 27 i Kjøbenhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{1}{10}$ 27.

Se Nr. 4.

303. Lystbaad **Ørnen** af Kjøbenhavn, 9 Reg. T. Br.

Forlist d. $\frac{23}{8}$ 27 ved Sveriges V.-Kyst.

Forlisanmeldelse dat. $\frac{7}{9}$ 27.

Om Morgen d. $\frac{23}{8}$ blev Ø., der d. $\frac{18}{8}$ var stjaalet, sat paa Land i Nærheden af Kullen under en N.-lig Storm. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset skyldes de ombordværende Personers Ukendskab til Sejlads.

304. 3^m Sk. **Ørnen** af Svendborg, 250 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg. Paa Rejse fra Mariehamn til Nantes med 128 Stdr. Træ.

Havareret d. ¹⁹/₁₁ 28 i Nordsøen; kastet Dækslast over Bord.

Søforklaring i Grimsby i November 27.

Kl. ca. 1 Emd., da Ø. under en SØ.-lig Storm laa underdrejet 150 Sm. Ø. for Humberfloden, forskød Dækslasten sig til Bb., hvorved Skibet fik 25° Bb.s Slagside. Ø. blev herved læk i Dækket. For at rette Skibet op, lagdes det S. over, og Kl. 2 Emd. kastedes ca. 5 Stdr. af Dækslasten over Bord. Skibet søgte ind til Humberfloden for at faa Dækslasten trimmet.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

305. 2^m Kt. **Ørvingur** af Trangisvaag, 88 Reg. T. Br. Paa Fiskeri under Island.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ¹⁸/₄ 27 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. ¹/₅ 27.

Kl. 2 Emd. da Ø. faldt af for en modgaaende Kutter, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Johannes Poulsen af Sand blev slaet over Bord. Den overbordfaldne saas i Vandet et Stykke fra Skibet, der for at undgaa Kollision med den modgaaende Kutter — »Viking« — ikke straks kunde drejes til Vinden. I V. var Ulykken blevet observeret, og en Baad sattes paa Vandet. Da denne kæntrede, blev Storbaaden sat ud; men inden denne naaede den forulykkede, var han forsvundet og al Eftersøgning viste sig forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1927 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	12	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	13	—
Grundstødning	31	40	—	3	4	6	3	—	21	1	4	—	—	4	—	3	63	57
Kæntring	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Sprunget læk i Søen	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2
Forladt synkefærdig	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1
Forskellig Søskade	18	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	19
Kollision	41	71	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	42	74
Kondemnation efter Søskade	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Brand	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Borteblevet	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Overbordfald m. m	18	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	22
I alt...	136	162	—	5	5	6	3	—	22	1	4	—	—	5	—	3	170	182

352

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1927 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	12	688	—	—	12	688
Kæntring	2	206	—	—	2	206
Forladt synkefærdig	3	165	2	48	5	213
Kollision	4	139*)	1	14	5	153
Kondemnation	1	62	—	—	1	62
Brand	1	361	—	—	1	361
Borteblevet	3	130	4	4337	7	4467
I alt ...	26	1751	7	4399	33	6150

*) 2 af de anførte Skibes Tonnage er ubekendt.

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1927 opførte Søulykker og Søskader

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	I alt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	22	60	82
Overbordfald	16	8	24
Andre Ulykkestilfælde	—	13	13
I alt...	38	81	119

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1927** paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).....	1	—	1	—	2	2	—	—	—	2	4	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	1	—	1	—	4	1	—	5	6	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	6	7	1	—	14	5	4	—	—	9	23	—	—	—	
Limfjorden.....	—	4	—	—	4	1	3	—	—	4	8	—	—	—	
Læsø.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø). Fyns Vest- og Sydvestkyst (med Ærø).....	1	2	—	—	3	2	1	—	—	3	6	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	2	2	—	—	4	3	1	—	—	4	8	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet) ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	—	1	1	4	8	1	1	—	10	14	1	—	1	
Møens Øst- og Sydvestkyst.....	3	—	1	—	4	6	—	—	—	6	10	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Amager.....	2	1	—	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Saltholm.....	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Middelgrund.....	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	1	—	—	—	1	2	1	—	—	3	4	—	—	—	
I alt ..	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
	20	20	7	1	48	32	18	2	—	52	100	1	—	1	

Anmærkninger til Tabellerne.

De i Tabellerne under »Sejl« (Sejlskibe) opførte Skibe omfatter tillige Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft. De under »Damp« (Dampskibe) opførte Skibe omfatter tillige Motorskibe.

Ifølge Tabel A er Antallet af de opførte Søulykker — 352 — i Aaret 1927 større end i Aarene 1926 og 1925, hvor Antallet var henholdsvis 319 og 348. Søulykkernes Antal i danske Farvande er ifølge Tabel D for 1927 — da Antallet var 100 — større end i 1926 og 1925, da Antallet var henholdsvis 75 og 88.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1927 gaaet tabt i alt 7 med en samlet Tonnage af i alt 4399 Reg. Tons Brutto. Tabet har været større end i 1926 og 1925, hvor det udgjorde henholdsvis 2 Skibe (en Sandpumpedamper paa 100 Reg. Tons Brutto og et Uddybningsfartøj, hvis Tonnage ikke kendes) og 4 Skibe med ialt 1632 Reg. Tons Brutto. Derimod er det opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 26 med tilsammen 1751 Reg. Tons Brutto — mindre end de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1926 udgjorde 35 Skibe med tilsammen 2577 Reg. Tons Brutto og i 1925 31 Skibe med tilsammen 2919 Reg. Tons Brutto.

Af de i Tabel B opførte 26 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var 2 imellem 300 og 400 Reg. Tons Brutto og 1 paa 118 Reg. Tons Brutto; de øvrige var alle under 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1927 har 2 Dampskibe og 1 Motorskib haft Brand om Bord. Aarsagen til Branden var for Dampskibenes Vedkommende henholdsvis Kortslutning og Selvantændelse; i Motorskibet udbrød Branden under Arbejdet med Udbrænding af Nagler i Skibsbinden under Maskinrummet.

Endvidere har 2 Sejlskibe med Hjælpemotor haft Brand om Bord. I det ene Tilfælde opstod Ilden ved, at Gnister fra Motoren antændte oliemættet Tvist eller lignende; i det andet Tilfælde er Aarsagen til Branden, der opstod i Motorrummet, ukendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 24 Tilfælde mod 19 Tilfælde i 1926 og 13 Tilfælde i 1925.

Af de i 1927 ifølge Tabel C omkomne 119 Personer var 116 Søfolk.

Danske Søretters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 13 Tilfælde.