



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

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

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

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1934

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

JUNI 1935

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Søfart og Fiskeri

i Henhold til Lov af 12. April 1892 om Oprettelse af Søretter udenfor 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 1934.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1934.....	51

1934.

- 1.** S/S **Aalborg** af København, 1256 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.
Paasejlet d. $\frac{7}{2}$ 34 i Danzig.
Søforklaring i Danzig d. $\frac{10}{2}$ 34.
Kl. 12³⁰, da Aa. laa for-tøjet i Kaiserhafen i Danzig, manøvrerede græsk S/S »Ekatoutarchos Draconlis« i Nærheden af Aa. og tørnede herunder med sin Stb. Laaring mod Aa.s Stb. Agterskib, der blev en Del beskadiget.
Anm. Søforklaring fra E.D. foreligger ikke.
- 2.** S/S **Aarø** af Haderslev, 1728 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Belfast med Korn.
Havareret i Januar 1934 i den finske Bugt.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{27}{2}$ 34.
Under Sejlads i Is skete følgende Havarier: 6 Plader blev bulede, Roret løftet, Skruen beskadiget og 3000 Nagler gik løs.
Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.
- 3.** S/S **Aarø** af Helsingør, 1426 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Sfox i Tunis til Dundee med Espartogræs.
Tørnet Kajen d. $\frac{10}{3}$ 34 i Dundee.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{13}{3}$ 34.
Kl. 9 da Aa. var ved at gaa i Havn, blev Skibet af Vinden og Tidevandsstrømmen ført ind mod Kajen og blev lettere beskadiget.
Anm. Aarsagen til det skete fremgaar af det ovenfor anførte.
- 4.** S/S **Absalon** af København, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Derwenthaugh i Ballast.
Kollideret d. $\frac{18}{10}$ 34 paa Tyne Floden.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{31}{10}$ 34.
Kl. 3, da Aa. befandt sig ud for Felling Bouys, kolliderede Skibet med S/S »Heworth«, der laa for-tøjet i Bøjerne. Ved Kollisionen blev A. kun lettere beskadiget.
- 5.** M/S **Afrika** af København, 8597 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Kejse fra Manila til Hongkong.
Kollideret d. $\frac{14}{12}$ 34 Hongkong Havn.
Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{14}{12}$ 34. Søforklaring i Hongkong d. $\frac{17}{12}$ 34. Søforhør i København d. $\frac{26}{3}$ 35.
Kl. ca. 11⁴⁵ passeredes Bøje A. 6 tæt om Stb., og Bøje A. 7 blev holdt lidt om Bb. Umiddelbart efter saas amerikansk S/S »President Jeffersen«, der havdes 2—3 Str. om Stb. i ca. 4 Skibslængders Afstand, styrende Kurs parallel med A.s Kurs. dreje Bb. over samtidig med. at Bb.s Anker blev kastet. Fra A. blev fra A. atter givet 2 korte Toner, hvilket P. J. igen besvarede med 3 korte Toner. Da en Kollision imidlertid syntes uundgaaelig, blev A.s Maskine beordret Fuld Kraft Bank, men umiddelbart efter tørnede P.J.s Bov imod A. s Stb. s Side agten for Nr. 2 Luge.
Anm. Søforklaring fra P.J. foreligger ikke.
- 6.** M/Gl. **Agnete** af Rønne, 75 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Rejse fra Egersund til Rødby Havn med Drænrør.
Strandet og forlist d. $\frac{7}{1}$ 34 ved Lollands S. Kyst.
Søforklaring og Søforhør i Rødby d. $\frac{9}{1}$ 34. Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{1}$ 34. Forlisanmeldelse dat. $\frac{20}{1}$ 34.
Kl. ca. 3 havdes Fehmarnbelt F.S. Tværs om Bb. Herfra styredes NØ.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. Umiddelbart efter blev det Regntykning. Kl. 4¹⁰ saas pludselig en sort Stribe forude Roret blev lagt Bb. og Maskinen, som gik langsomt, blev sat Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tog A. Grunden ca. 1 Sm. Ø. for Rødby Havn og blev staaende. Da det viste sig, at A. var blevet læk, blev Baaden sat i Vandet, og da A. krængede stærkt Bb. over og tog meget Vand over, gik Besætningen — 3 Mand — i Baaden og roede i Land.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes usigtbart Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. Ved en under ¹¹/₁₀ 34 ved Retten i Maribo afsagt Dom er A.s Fører idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have forvoldt Forliset. Under ²⁸/₁₁ 34 har Østre Landsret stadfæstet den afsagte Dom.

7. S/S **Agnete** af Svendborg, 147 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Rudkøbing.

Kollideret d. ²⁷/₉ 34 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁹/₉ 34.

Kl. 8⁰⁰ bakkede A. ud fra Anlægspladsen i Svendborg Havn. Strømmen var haard nordgaaende, hvorfor der svajedes Ø. over. Under Svajningen saas et Motorskib — M/Evt. »Ernte« af Neufeldt — ret agterude i kort Afstand. Maskinen beordredes Forceret Frem, men umiddelbart efter tørnede A.s Hæk mod E.s Stb.s Side, hvorved A. fik 2 Plader bøjet og nogen Skade paa det opstaaende. Ved Kollisionen fik E. en Bule i Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

8. M/S **Ajax** af Hammerhavn, 182 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Under Forhaling i København.

Kollideret d. ¹⁷/₅ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. ¹⁷/₅ 34.

Kl. 6 forhaledes A. for egen Maskine fra Havnegade til Gasværkshavnen. Da A. var i den N.-lige Ende af Løbet gennem Knippelsbro, saas det foran for A. værende Skib dreje haardt Stb. over, idet en Damper — S/S »Poul Møller« af København — der gik foran for dette, laa stoppet. A.s Motor, der var stoppet, blev beordret Langsomt Frem og Roret blev lagt Bb. Umiddelbart efter saas P.M. bakke, og da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede A. med Stævnen imod P.M.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen fik A. Stævnen og Klydspladerne bøjet.

P.M.s Besætning har forklaret, at da P.M. var lige ved den nye Knippelsbro, faldt Stb.s Anker pludselig i Bund og ca. 20 m Kæde løb ud. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da P.M. imidlertid slog Stb. over, blev Maskinen beordret frem og Roret lagt Bb. Maskinen blev nu skiftevis slaaget Frem og Bak, hvilket sidste hver Gang blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da Skibet, hvis Anker havde fisket nogle Kabler, var gennem Broen, var Farten taget af det, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved P.M. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

9. S/S **Alabama** af København, 4575 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ³¹/₅ 34 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁶/₆ 34.

Kl. ca. 15, medens A. laa ved Midtermolen i Frihavnen, fik en Mand, der var beskæftiget med at tage Skærstokkene af Lugerne, Foden i Klemme under en Skærstok, hvorved Foden blev kvæstet. Den tilskadekommende blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den paagældende gled paa Dækket.

10. 3^m M/Sk. **Albert** af Marstal, 153 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Eg. Paa Rejse fra Cadiz til English Harbour West.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ¹¹/₇ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Oporto ¹⁰/₁₀ 34.

Kl. 19²⁰, da A. under en frisk N.-lig Brise var paa 35°38' N, Brd. 15°30' V. Lgd., sprang Kok Evald Hansen af Rudkøbing op paa Bb.s Lønning, hvorved han fik Overbalance og faldt over Bord. Den overbordfaldne saas liggende i Vandet ca. 4 Fv. fra Skibet, en Redningskrans blev kastet over Bord og Roret lagt Stb. Skibet gik over Stag og Jollen blev sat paa Vandet, men al Eftersøgning var forgæves, og efter ca. 5 Timers Forløb fortsattes Rejsen.

11. S/S **Alice** af København, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Assens med Kul.

Grundstødt d. ¹⁴/₅ 34 paa River Ouse.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁴/₅ 34.

Kl. ca. 20, da A. med Lods om Bord var ved Mundingen af River Don, maatte Farten mindskes af Hensyn til nogle Lægttere, der var under Bugsering i Farvandet. Herved blev Skibet af Strømmen ført paa Grund i Farvandets V. Side. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

12. M/Gl. **Aline** af Marstal, 59 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Næstved til Hobro med Byg.

Brand om Bord d. ⁸/₆ 34 i Kattegat.

Søforklaring d. ²⁰/₆ 34 i Marstal. Forlisanmeldelse dat. Marstal ²⁴/₈ 34.

Kl. ca. 10, da A. var 8 Sm. SØ. af Anduvningstønden ved Mariagerfjord, stoppedes Motoren for Rensning af Glødhovedet. Under Arbejdet med atter at fyre Motoren op, sprang Petroleumsrøret paa Blæselampen, hvorefter Motorrummet stod Flamme. Efter forgæves at have forsøgt at slukke Ilden ved Hjælp af Ildslukningsapparaterne samt Vand, gik Besætningen — 3 Mand — Kl. 10³⁰ i Jollen og forblev i Nær-

heden af Skibet. Kl. ca. 11 blev Jollen optaget af M/S »Magda Bloch« af Assens, der forblev ved A. til Kl. ca. 16. A., hvis Agterskib var fuldstændig brændt, blev af Fiskere slæbt paa Grund ca. 1000 m NV.t.N. af Bols Rev, hvor det lykkedes at faa Ilden slukket. Skibet blev senere bragt flot og indbugseret til Udbyhøj.

13. Ff. Alliance af Kerteminde, 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Paasejlet d. $17/4$ 34 i Kattegat.

Politirapport dat. $18/4$ 34.

Kl. ca. 20 opankredes A. paa en Fiskeplads 7—8 Sm. SØ. for Hals Barre Fyr. De forskriftsmæssige Ankerlanterner blev sat, hvorefter Besætningen — 2 Mand — gik under Dæk. Kl. ca. 22 mærkedes et Stød i Baaden, og det viste sig, at A. var blevet paasejlet af et Skib, der senere viste sig at være 3^m M/Sk. »Venus« af Aalborg. Det forsøgtes forgæves at praje V., der fortsatte Rejsen. Ved Paasejlingen fik A. nogen ovenbords Skade.

Af den af V.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at V. Kl. ca. 22³⁰ passerede 2 Fiskekuttere, der laa med Garn ude. Der drejedes derefter Stb. over op i Fyrlinien til Hals Barre. Umiddelbart efter saa den vagthavende Styrmand, der stod til Rors, om Bb. Lyset i en Fiskekutters Styrehus. Efter at Kutteren, der senere viste sig at være A. var passeret, varskoede Udkigsmanden, at han mente, at V. havde paasejlet denne; men da Styrmanden intet havde mærket hertil, fortsattes Rejsen.

14. M/S Almena af København, 1567 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Staal. Paa Rejse fra Vilvorde til Alexandria med Fosfat.

Kollideret d. $22/12$ 34 paa Schelde Floden.

Søforklaring i New York d. $23/4$ 35.

Kl. 16⁰⁵ afgik A., der havde Lods om Bord, fra Wintham Sluse. Da Skibet var kommet udenfor Slusen saas forude 2 Slæbebaade med hver 2 Lægtre paa Slæb. Der blev afgivet 1 kort Tone med Fløjten, hvilket besvaredes med samme Signal fra den forreste Slæbebaad. Da denne var passeret, blev der igen afgivet 1 kort Tone med Fløjten, og den anden Slæbebaad svarede med samme Signal. A. blev holdt i Farvandets Stb.s Side, saaledes at Skibet havde Stb.s Side imod en Sandbanke. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der bakket, indtil A. laa stoppet; men umiddelbart efter tørnede den ene Lægter mod A.s Bb. Bov.

Anm. Søforklaring fra Lægtre foreligger ikke.

15. S/S Alssund af København, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Norrsundet til Boston med Papirmasse.

a) Sprunget læk d. $26/1$ 34 i Østersøen.

Søforklaring i Baltimore d. $13/3$ 34.

Kl. 2⁰⁸ passeredes tæt om Svenska Bjørn F.S. Herfra styredes retv. S.28°V. Kl. 7 pejledes ca. 50 cm. Vand i Bb. Nr. 1 Rendesten. Der blev straks pumpet læns, og det viste sig, at Skibet trak ca. 8cm Vand i Timen.

Anm. Lækagen fandtes senere at være en Revne i Yderklædningen om Stb.

b) Havareret d. $9/2$ og $16/2$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Baltimore d. $13/3$ 34.

Kl. 13²⁵ under en haard V.-lig Kuling brød en Braadsø over Skibet, hvorved Stb.s Baad blev løftet ud af Klamperne og slaaet mod Stb.s Luftventil til Maskinen samt Luftrøret til Nr. 4 Last, der blev knust og skyllet over Bord. Baaden blev derefter knust mod Maskinskyllighet. Søen forårsagede desuden en Del flere ovenbords Havarier. D. $16/2$ blæste det en orkanagtig SV.-lig Storm. Kl. 18¹⁵ tog Skibet en Braadsø over Midtskibs om Bb., hvorved Jerndøren til Bb.s Gang blev slaaet ind, Dørrammen brækkede 3 Steder, Skoddet til Dækshuset blev bulet paa Forkant, Vinkeljernet mellem Casing og Dækshus knækkede og Forlejderen fra Dæk til Brodæk blev bøjet.

c) Havareret i Isen d. $21/2$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Baltimore d. $13/3$ 34.

Kl. 16⁴²—17⁴⁵ passerede A. under en haard NV.-lig Kuling gennem et Bælte af svær Drivis. D. $22/2$ opdagedes Lækage i Forpeaken, hvilken Lækage antagelig er opstaaet som Følge af Sejladsen gennem Isen.

d) Paa Rejse fra Boston til Baltimore med Træmasse.

Kollideret d. $3/3$ 34 paa Chesapeak Bugten.

Søforklaring i Baltimore d. $13/3$, $16/3$ og $17/3$ 34.

Kl. 15⁴⁸ havdes Point no Point i misv. V.t.S., Afstand $1\frac{1}{2}$ Sm. Kl. 16⁰⁵ kom Skibet, der havde Lods om Bord, ind i tæt Taage. Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 16³² hørtes en Dampers Taagesignal forude om Stb. Maskinen blev stoppet. Umiddelbart efter hørtes 2 lange Toner fra det andet Skib, der viste sig at være S/S »Peter Kerr«. Kl. 16³³ beordredes Maskinen Langsomt Frem og Kl. 16³⁴ Halv Kraft Frem. Fra P.K. hørtes nu 1 kort Tone, og Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Kl. 16³⁷ tørnede P.K. mod A.s Bov. Ved Kollisionen rousedes Stb.s Anker i Bund. En Undersøgelse viste, at A.s Bov var knust.

Anm. Søforklaring fra P.K. foreligger ikke.

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

Brand om Bord d. $21/12$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $19/1$ 35.

Kl. ca. 7³⁰, medens A. laa til Ankers ca. $2\frac{1}{2}$ Sm. VSV. af Blaavand, opdages det, at Motorrummet, hvor der sidst havde været nogen Kl. ca. 6, var fyldt med Røg. Ved en Undersøgelse konstateredes Ild i Rummet til Petroleumstankene. Det forsøgtes forgæves at slukke Ilden ved Hjælp af Ildslukningspulver. Da det var umuligt at opholde sig i Motorrummet paa Grund af Røg, blev Motorrummet lukket til, og ved Hjælp af en Økse huggedes Hul i Dækket. Under dette Arbejde blev A. af 2 Kuttere, der var kommet til

Assistance, slæbt ind mod Esbjerg. Da der var hugget Hul i Dækket, hældtes Vand gennem dette, og det lykkedes at faa Ilden slukket inden der var sket nogen større Skade.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Brandens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet som Følge af, at Rummet til Petroleumstankene Kl. ca. 6 blev undersøgt ved Hjælp af Tændstikker.

17. Hollandsk S/S Amazone.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $14/8$ 34 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $4/9$ 34.

Kl. ca. 11^{30} , da A. laa i Mellembassinet i Frihavnen og lossede Olie i Fade, fiskede en Gerd under Op-hivning af et Slæng en Bomgaffel, hvorved denne blev revet ud af sit Leje og faldt ned i Lasten og ramte en Havnearbejder, der blev lettere kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

18. S/S Anholt af Aarhus, 206 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $6/1$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $8/1$ og $5/2$ 34.

Kl. ca. 6 afgang A. fra Just Plads til Islandsbrygge. Da Skibet var i Nærheden af Graven ved Forenede Oplagspladser, saas pludselig et Skib — S/S »Trio« af København — forhalende agterover ud fra Graven. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter tørnede A.s Bb.s Side imod T.s Agterende. A.s Stævn faldt nu Stb. over, hvorved A.s Stb.s Bov tørnede mod en Bugserdamper — S/S »Odin« af København — der bugserede S/S »Cyril« af Esbjerg. Efter Kollisionen med O. tørnede A. mod C.s Bb.s Bov, hvorefter A., der stadig bakkede, med Agteren den tørnede mod T.s Agterende. Ved Kollisionen fik A. Redningsbaaden beskadiget.

T.s Besætning har forklaret, at medens man var i Færd med at forhale ud af Graven ved Forenede Oplagspladser, og havde Agterenden, hvor Hæklanternen stod tændt paa en Platform over Rorgrejerne, et Stykke ude af Graven, kom A., O. og T. i Sigte. Der blev straks holdt an i Trosserne, men umiddelbart efter skete Kollisionen, hvorved T. fik mindre ovenbords Skade.

O.s og C.s Besætninger har forklaret, at A. forsøgte at overhale disse Skibe, da T. kom i Sigte, her-Under skete Kollisionen, som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, dels at man i A. ikke har set T.s Lanterne, dels at man i T. ikke har hørt C.s Signal for Passage af Knippelsbro.

19. Sk. Anna af Svendborg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1886. Paa Rejse fra Egersund til Guldborg med Mursten.

Grundstødt d. $1/7$ 34 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $14/7$ 34.

Kl. ca. 16 grundstødte A. paa Havnekosten ved Indsejlingen til Guldborg. D. $2/7$ Kl. 15 blev A., der ingen Skade havde lidt, slæbt af Grunden af et Motorskib.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Afmærkningen ikke kunde ses paa Grund af stærkt Solskin.

20. Sk. Anna af Halmstad, 74 Reg. T. Br. Bygget 1871 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Kalmar til Asaa med Træ.

Grundstødt d. $29/8$ 34 ved Jyllands Ø. Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $5/9$ 34.

Kl. 7^{30} , da A., under en frisk Kuling med høj Sø, befandt sig ved Anduvningsprikken ved det S.-lige Indløb til Asaa, sattes Lodsflag. Kl. 8 halsedes rundt for at anløbe det N.-lige Indløb. Kl. 11^{30} tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $30/8$ Kl. 13 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergnings damper.

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

21. M/Sk. Anna af Frederikshavn, 80 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Eg. Paa Rejse fra Nørre Sundby til Esbjerg med Cement.

Grundstødt d. $13/11$ 34 ved Jyllands V. Kyst.

Søforklaring i Aalborg d. $19/11$ 34.

Kl. ca. 3 lettede A. fra en Ankerplads ca. 2 Sm. NNV. af Lystønden ved Søren Bovbjergs Dyb, hvor Skibet havde ligget opankret paa Grund af Taage. Skibet gik gennem det nævnte Dyb og passerede Lystønden, der viser rødt Lys, hvorefter Føreren gik under Dæk, idet han gav Rorsmanden Ordre til at styre mod Lystønden paa Cancer, der var i Sigte. Ca. 15 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Bovbjergs Knob, Roret blev lagt haardt Stb., og efter at have hugget 3 Gange i Grunden kom Skibet flot. Ved Grundstødningen blev A. læk.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden ikke holdt den opgivne Kurs.

22. Ff. Anna Sofie af Frederikshavn, 13 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg.

Kollideret d. $26/10$ 34 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $29/10$ 34.

Kl. ca. 5 afgang A.S. fra Frederikshavn. Da Skibet var kommet udenfor Havnen, styredes S.t.Ø., og Besætningen med Undtagelse af Rorsmanden, gik til Køjs. Det blæste en SV.-lig Brise med Regnbyger. A.S. førte forskriftsmæssige Sidelanterer, men som Toplanterne var anbragt en Ankerlanterne ca. 2 m over Rælingen. Kl. ca. 6 saas forude om Bb. en klar Lanterne, der umiddelbart efter forsvandt i en Regnbyge.

Ca. ti Minutter senere saas et Skib — 3^m M/Sk. »Ellen« af Hamburg — klods paa A.S., Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede A.S. med Stævnen mod E., hvorved A.S. fik Stævnen knust. Efter Kollision gik Skibet tilbage til Frederikshavn.

Under en d. ²⁶/₁₀ 34 i Frederikshavn afgivet Søforklaring, har E.s Besætning forklaret, at Skibet, der var paa Rejse fra Aarhus til Lysekil, den nævnte Dag Kl. 5³⁰ passerede Læsø Rende F.S. Herfra styredes misv. N.³/₄V. Kl. 6¹⁵ kom en svag klar Lanterne i Sigte forude, Roret blev straks lagt haardt Stb., men kort efter skete Kollisionen, idet A.S. tørnede mod E.s Bb.s Bov, der fik en Bule. Efter Kollisionen gik E. ind til Frederikshavn.

Anm. D. ²⁹/₁₂ 34 har Hamburg Seeamt afsagt en Kendelse, hvorefter Kollisionen skyldes mangelfuld Udkig og Lanterneføring i A.S.

23. M/Gl. **Argus** af Marstal, 50 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg. Paa Rejse fra Siems til København med Klæbmasse og Sten.

Grundstødt d. ²²/₁₂ 34 ved Falsters SV.-Kyst.

Søforhør i København d. ⁵/₁ 35.

Kl. ca. 16, da A. under en SØ.-lig Brise for Sejl og Motor krydsede langs Rødsand, gik Motoren pludselig i Staa, A. laa for Stb.s Halse, og da Skibet ikke kunde bringes til at stagvende, tog det, inden der kunde halses rundt, Grunden ca. 1 Sm. SV. for Gedser. Skibet kom samme Dag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

24. Ff. **Arken**, ca. 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Limfjorden.

1 Mand faldet overbord og druknet d. ¹²/₇ 34 i Limfjorden.

Søforhør i Struer d. ²/₈ 34.

Kl. ca. 17³⁰, medens A. under en frisk N.-lig Kuling var ved at løbe Vod ud udfor Nygaards Hage i Venø Bugten, hørtes et Raab fra Fisker Anders Christian Iversen af Struer, der passede Vodtovet, og den paa-gældende saas liggende i Vandet agterude. Da det paa Grund af Væjrforholdene var umuligt at hale Vodtovet ind, blev det kastet overbord med en Bøje, hvorefter Baaden blev vendt og sejlet op mod den overbordfaldne, der imidlertid forsvandt. Da den overbordfaldne ikke mere kom til Syne, tilkaldtes Hjælp fra en i Nærheden værende Fiskerbaad. Vodtovet blev nu taget om Bord, og det viste sig, at den overbordfaldne hang i Tovet, der havde en Tørn om det ene Ben. Kursen blev straks sat mod Struer, medens der blev foretaget Oplivningsforsøg; men den overbordfaldne var afgaaet ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

25. Ff. **Arken** af Lemvig, 20 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg og Bøg.

Grundstødt d. ²¹/₈ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Lemvig d. ²²/₈ 34. Strandingsindberetning dat. ²⁹/₈ 34.

Kl. ca. 4, da A. i en SV.-lig Storm befandt sig ved Anduvningsbøjen ud for Thyborøn med Kurs mod Thyborøn, blev Kutteren af en svær Braadsø lagt over paa Siden, hvorved Maskinrummet blev delvis fyldt med Vand, saa Motoren stoppede. Da Fartøjet atter rettede sig, søgtes det forgæves at lænse Motorrummet og faa Motoren startet. Skibet drev for Vind og Søl, indtil det, Kl. ca. 5, tog Grunden mellem Høfde 76 og 77, hvorefter Besætningen vadede i Land. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

26. M/Gl. **Auguste** af Hamburg, 90 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Holbæk til Stege i Ballast.

Grundstødt d. ¹⁴/₁ 34 ved Sjællands Ø.-Kyst,

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₁ 34.

Kl. 20 grundstødte A. ved Kronborgpynten.

D. ¹⁵/₁ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

27. M/Gl. **Axel** af København, 194 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Odense til København. Tom.

Grundstødt d. ¹⁷/₁₂ 34 ved Samsø Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. ⁴/₁ 35.

Kl. 13²⁰ havdes Fyens Hoved i misv. Ø.t.S., gisset Afstand 4¹/₂ Sm. Fra denne Plads blev Kursen sat mod Ljuskage Lysbøje, der Kl. 15 passeredes tæt om. Kursen ændredes til retv. N.59°Ø. Vejret var stærkt diset. Kl. 16⁴⁰ kom Baaken paa Hatterevet i Sigte lidt om Stb. Baaken blev antaget for en Fiskerbaad, og Roret blev lagt lidt Bb.; umiddelbart efter opdagedes Fejltagelsen, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 50 m misv. V.t.N. af Baaken. D. ¹⁸/₁₂ Kl. 8³⁰ kom A. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Ved Grundstødningen blev Skibet læk.

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

28. Ff. **Axel Schou** af Frederikshavn, 53 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Motorhavari d. ¹⁴/₁₁ 34 ved Islands N.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹²/₁₂ 34.

Kl. 14. da A.S. var paa Fiskeri i Skaga Fjord, brændte Krumtæppet af. Skibet blev bugseret ind til Akureyri.

29. S/S **Bertha** af København, 766 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Domsjø til Shoreham med Træ.

Kollideret d. $14/6$ 34 i Kanalen.

Indberetning til Board of Trade dat $16/6$ 34. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $5/7$ 34.

D. $13/6$ Kl. 23¹⁵ passeredes Dover i 3 Sm.s Afstand. D. $14/6$ Kl. 0²⁰ blev det tæt Taage og forskriftsmæssig Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 1³⁰ hørtes en Dampers Taagesignal forude om Bb. Maskinen blev straks stoppet. Ca. 1 Minut senere hørtes 2 lange Toner fra det andet Skib, der senere viste sig at være engelsk S/S »Eleth«. Ca. 5 Minutter senere, i hvilket Tidsrum der flere Gange var hørt 2 lange Toner fra E., kom E.s Toplanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Ca. 1 Minut senere beordredes Maskinen Halv Kraft Frem, og ca. 2 Minutter senere blev Maskinen stoppet. E.s grønne Sidelanterne var imidlertid kommet i Sigte. Da Skibene var 30—40 m fra hinanden, hørtes 3 korte Toner fra E., hvilket Signal kort efter blev gentaget, men umiddelbart efter tørnede E.s Stævn mod B.s Bb.s Side udfør Nr. 2 Lugen. Ved Kollisionen fik B. Lønningen og Skanseklædningen bøjet samt flere Dækslaststøtter brækket.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

30. Kv. **Bertha** af Torhamn. Paa Rejse fra Karlskrona til Flensborg med Aal.

Grundstødt d. $14/9$ 34 ved Fyns Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $15/9$ 34.

Kl. 0²⁰ grundstødte B. i diset Vejr med haard sydlig Strøm paa Vresen.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

31. S/S **Birgit** af Esbjerg, 1971 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Bordeaux Med kul.

Kollideret d. $8/2$ 34 i Østersøen.

Svensk Indberetning dat. $19/2$ 34. Søforhør i København d. $6/3$ 34.

Kl. 0²⁸, da B. under en frisk V.-lig Kuling befandt sig 2 Sm. SØ. $1/4$ Ø. af Falsterbørev F.S., blev det pludselig Taage. Der sloges Klar til Maskinen, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 0³¹ hørtes Taagesignal fra et Skib ca. 2 Str. om Bb. Der blev straks slaaet Langsomt og et Øjeblik efter Ganske Langsomt til Maskinen. Kl. 0³³ saas Toplanterne og den grønne Sidelanterne paa en Damper, der senere viste sig at være S/S »William Blumer« af Arendal, ca. 1 Str. om Bb. Roret blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Kl. 0³⁴ blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal blev besvaret med samme Signal fra W.B.; men umiddelbart efter tørnede B.s Bb.s Bov mod W.B.s Bb.s Side mellem Nr. 1 og 2 Lugen, hvorved begge Skibe tog nogen Skade.

Af den af W.B.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at W.B. Kl. 0¹⁵ havde Falsterbørev F.S. i Ø.t.S., Afstand ca. 3 Sm. Kl. 0²⁰ blev det Taage, hvorfor der blev slaaet Klar til Maskinen, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 0²² blev der slaaet Langsomt. Kl. 0²⁶ hørtes en Dampers Taagesignal forude, og Maskinen blev stoppet. Kort efter hørtes atter 1 lang Tone efterfulgt af 1 kort Tone og umiddelbart efter kom 2 Toplanter og 1 rød Lanterne i Sigte lidt om Stb. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Signalet blev besvaret med samme Signal fra det andet Skib, der senere viste sig at være B. Signalet blev gentaget, og atter besvaret med samme Signal. Da Skibene efter nogle faa Minutters Forløb laa parallelle, blev Maskinen stoppet, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at B.s Maskine ikke blev stoppet, da W. B.s Taagesignal hørtes første Gang.

32. S/S **Bondecar** af Newcastle, 1441 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aruble til Odense med Kul.

Grundstødt d. $26/4$ 34 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat $27/4$ 34.

D. $26/4$ grundstødte B. i diset Vejr paa Læsø NV.-Rev. Skibet kom samme Dags Aften flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

33. M/S **Bornholm** af Rønne, 1350 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

En Kahytjomfru dræbt ved Ulykkestilfælde d. $14/7$ 34 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat $14/7$ 34.

Kl. 11²⁰ vilde Kahytjomfru Birgitte Christine Hansen af Rønne passere Overskæringslugen mellem en paa Luggedækslerne staaende Kasse, der var anbragt ca. $1/2$ m fra den aabne Luge, og som bar en Slidske, og selve Lugeaabningen. Herved mistede hun Balancen og faldt ned paa Tunellen, hvorved hun paadrog sig et Kraniebrud. I en tilkaldt Ambulance blev hun kørt til Hospitalet, hvor hun kort efter afgik ved Døden.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

34. Stenff. **Botha** af Aarhus, 10 Reg. T. Br.

1 Mand omkommet d. $24/7$ 34 i Kattegat.

Søforhør i Aarhus d. $26/7$ 34.

Kl. ca. 15 opankredes B. 200 m V. for Mejlgrunden for at indtage Ral, der blev hentet i Fartøjets Pram inde paa Grunden. Den første Pram kom vel om Bord, men da Prammen anden Gang var tillastet, fyldtes den af en Søj og sank paa 1 m Vand. De ombordværende — Føreren og en Medhjælper vadede op paa tørt Land paa Grunden, hvorfra de besluttede at svømme ud til B. Føreren afførte sig sine Støvler, medens Medhjælperen tog alt sit Tøj af. De vadede ud indtil ca. 100 fra Fartøjet og svømmede derfra videre. Da Medhjælperen naaede Fartøjet var Føreren — Hans Peter Baltersen af Aarhus forsvundet. Medhjælperen svømmede ca. 1 Time rundt mellem Fartøjet og Grunden for om muligt at finde Føreren, men uden Resultat. Den følgende Dag sejlede Medhjælperen B. til Aarhus.

35. S/S Brasilien af København, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods og Majs.

Grundstødt d. $19/2$ 34 ved Hven.

Svensk Strandingsindberetning dat. $21/2$ 34. Søforhør i København d. $23/2$ 34.

Kl. 18^{45} passerede B. Taarbæk Lysbøje som havdes ca. 1 Skibsbredde om Bb, Kursen blev sat retv. N.11°V. Kronborg Fyrs hvide Vinkel saas omtrent og ret for Hveens Lysbøje og Fyr ca. $1/2$ Str. om Stb. Kl. ca. 18^{55} blev det overtrukket, og Kronborg Fyr samt Lysene i Helsingør forsvandt. Kursen bibeholdtes og blev gentagne Gange kontrolleret. Hveens Fyr og Lysbøje havdes stadig om Stb. Pludselig forsvandt Fyret; Roret blev lagt haardt Bb. Ror og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Hveen Kirkebakke. Skibet er senere kommet af Grunden ved fremmed Hjælp.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Grundstødningen skyldes uagtsom Navigering.

36. C. F. Tietgen af Aarhus, 1850 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra København til Aarhus med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $7/9$ 34 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $7/9$ og $14/9$ 34.

Kl. 6^{05} passeredes Sletterhage i 0,6 Sm.s Afstand. Vejret, der var diset, blev nu tæt Taage, hvorfor der blev slaet Klar til Maskinen og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 6^{10} kom et Skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Carl« af Aalborg, i Sigte forude om Stb. Roret blev lagt haardt Bb., og da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede C.s Spryd mod C.F.T.s Stb.s Side 7—8 m fra Stævnen. Da det efter Kollisionen viste sig umuligt at holde C. flydende paa Pumperne, blev Skibet sat paa Land i Begtrup Vig.

Af den af C.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. Ca. 6^{05} hørtes en Dampers Taagesignal forude om Bb. C. gik for Motor, og Farten blev reduceret til ca. 2 Knob. Taagesignal blev afgivet. Et Par Minutter senere passeredes Damperen tæt om Bb. Umiddelbart efter hørtes C.F.T.s Taagesignal forude om Bb. Kort efter hørtes paany Taagesignal fra C.F.T., og umiddelbart efter saas dette Skib komme frem af Taagen tæt om Bb., tilsyneladende drejende Bb. over. Et Par Sekunder senere skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes at C.F.T.s Fart ikke blev mindsket, da Skibet kom ind i Taagebanken, og at C.s Motor ikke blev stoppet, da C.F.T.s Taagesignal hørtes første Gang.

37. M/S California af København, 4576 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Odense til Aalborg med Korn.

Grundstødt d. $24/4$ 34 i Odense Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $1/5$ 34.

Kl. 19^{40} , da C. passerede Enebærøde Fyr, mistede Skibet, der havde Lods om Bord, pludselig Styret og blev af Strømmen ført over mod Ø.-Siden af Løbet. Begge Ankre blev stukket i Bund, men Kl. 7^{45} tog C. Grunden og blev staaende. D. $27/4$ Kl. 23^{25} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes haard indgaaende Strøm.

38. M/Gl. Carl af Aalborg, 63 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Aarhus til Vargøn med Jernspaaner.

a) Kollideret d. $7/9$ 34 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. $14/9$ 34.

Se Nr. 36.

b) Brand om Bord d. $12/9$ 34 i Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. $7/12$ 34 og $19/2$ 35 samt i København d. $28/12$ 34 og $22/1$ 35.

Kl. ca. 20, medens C. laa ved Kajen i Sydhavnen, opdagedes der Røg fra Lasten. En Undersøgelse viste, at Jernspaanerne i Lasten var glødende i ca. 30 cm.s Dybde. Brandvæsenet blev tilkaldt, og da det viste sig umuligt at faa Ilden slukket, blev Skibet Kl. ca. 23 sænket.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden skyldes Selvantændelse i Ladningen, idet Jernspaanerne dels selv var oliedtede, dels sandsynligvis har været blandet med oliemættet Affald (Tvist og lign.); mulig har galvanisk Virkning, opstaaet ved at Jernspaanerne har været i Forbindelse med Søvand, været medvirkende Aarsag til Selvantændelsen.

39. S/S Castor af Bremen.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $7/9$ 34 i Københavns Havn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $8/9$ 34.

Kl. ca. 19, medens C. laa i Frihavnen og lossede Jernbrædder i Længer paa 10 Stk., gled et Stykke Jern ud af Kædestroppen og ramte en paa Dækket værende Person i Hovedet. Den paagældende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

40. M/Gl. Cathrine af Marstal. 72 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Grundstødt d. $8/2$ 34 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/2$ 34.

Kl. 17 grundstødte C. paa Nye-Tolk. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Orkan og haard Strøm.

41. M/ S Christine Mærsk af Svendborg, 5177 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal Paa Rejse fra New York til St. John N.B.

Tørnet Kajen d. ²⁰/₁₂ 34 i St. John.

Indberetning fra Konsulatet i St. John dat. ²/₁ 35.

Kl. 22⁰⁰, da C.M. assisteret af Slæbebaad For og Agter var ved at gaa til Kajen, lod den forreste Slæbebaad Slæberen gaa. Stb.s Anker blev stukket i Bund, men Kl. 22⁰⁴ tørnede Skibet haardt mod Kajen, hvorved der fremkom en Bule i Skibssiden, og 2 Skrueblade blev beskadiget.

42. L/Y **Chita** af København. Paa Rejse fra Viken til Norge.

1 Mand slaet over Bord og druknet d. ²/₇ 34 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Varberg dat. ³/₇ og ⁹/₇ 34.

Kl. ca. 17³⁰, da C. under en haard VNV.-lig Kuling var i Nærheden af Rödskär ca. 3 Sm. af Land, blev Roret af en svær Søb slaet Stb. over, hvorved Rorsmanden — Student Kristian Bohr af København — blev slaet over Bord af Rorpinden. Der blev straks kastet en Redningskrans ud, og Baaden blev vendt, men inden C. naaede tilbage til Stedet, var den overbordfaldne forsvundet, og al Eftersøgning var forgæves.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

43. M/S **Chr. Sass** af København, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra New York til Philadelphia.

Kollideret d. ⁸/₁ 34 paa Delaware Floden.

Søforklaring i New Orleans d. ¹³/₅ 34.

Kl. ca. 4¹⁵ lettede C.S. fra en Ankerplads ved Mantua Creek. Det var stille, og Vejret var diset. Da C.S., der havde Lods om Bord, passerede Bøje Nr. 44, blev det Taage, hvorfor Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, beordredes Langsomt Frem og derefter stoppet. Kort efter kom en Ankerligger i Sigte forude. Roret blev lagt haardt Stb., og Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem. C.S.s Forskib gik klar af Ankerliggeren, der viste sig at være Slæbebaad »Lennape« og 3 Lægtere, »Tamanend«, »Salma« og »Mount Hope«, hvorefter Roret blev lagt haardt Bb. og Bb.s Maskine blev stoppet, men umiddelbart efter tørnede C.S. med Agterskibet ud for 3. Lugen om Bb. mod Lægterne, hvorved C.S. fik nogle Buler i Skibssiden.

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

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ¹²/₁₁ 34 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ¹²/₁₁ 34.

Kl. ca. 7³⁰ laa C. fortøjet ved Kvæsthusbroen og lossede U-Jern. Under Ophivning af en Længe med 6 Stykker U-Jern brækkede Kædestroppen, som var slaet rundt om disse, hvorved Jernet faldt ned og ramte en Arbejder der blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den ved Losningen benyttede Kædestrop har været af mindre godt Materiale.

b) Paa Rejse fra Randers til København.

Grundstødt d. ⁵/₁₂ 34 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsrapport dat. ⁸/₁₂ 34. Søforklaring i Frederikshavn d. ¹¹/₁₂ 34.

Kl. 21⁴⁷ passeredes Gilleleje Fyrskib i 2,2 Sm.s Afstand. Herfra styredes retv. S.50° Ø. Vejret var diset. Kl. ca. 22³⁵ hørtes Kronborg Sirene omtrent i misv. S., og Farten blev reduceret til Halv Kraft, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Grollegrunden. D. ⁶/₁₂ Kl. 7⁴⁰ kom C. flot ved fremmed Hjælp.

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

45. S/S **Clara Jepsen** af Aabenraa, 1974 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Singapore til Penang med Stykgods.

Grundstødt d. ²⁴/₉ 34 i Penang Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. ²⁴/₉ 34.

Kl. 3⁵², da C.J. skulde svinge rundt til Ankerplads, tog Skiltet Grunden ca. 200 m S. for Baake Nr. 3. Kl. 10 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

46. Ff. **Comet** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist i September 1934 i Nordsøen; 4 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. ¹⁹/₁₁ 34. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. ¹¹/₂ 35.

D. ²²/₆ talte Besætningen paa Ff. »Falken« af Skagen med C.s Besætning paa en Fiskeplads i Nordsøen. D. ²³/₉ om Morgenen blæste det op til en Storm. F. havde da C.s Lanterner i Sigte, Under en haard Byge forsvandt C.s Lanterner, og siden er der intet set til Skibet. D. ¹³/₁₀ drev en af C.s Redningskranse i Land ved Fjaltring Strand, og d. ²⁷/₁₀ drev Liget af C.s Bedstemand i Land paa Fanø. hvorfor det maa antages, at C. er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af Fiskeskipper Harald Normand, Bedstemand Marthinus Jensenius Jensen Møller samt Fiskerne Svend Ove Sonnichsen og Kristen Simonsen Kristensen, alle af Esbjerg.

47. M/S **Constant** af Wilsum. 198 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Stockholm med Olie.

Grundstødt d. ⁸/₁₂ 34 ved Bornholms V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₁₂ 34. Søforklaring i Rønne d. ¹³/₁₂ 34.

D. ⁷/₁₂ Kl. 21⁵⁰ passeredes Fehmernbelt F.S. Herfra styredes ØSØ. D. ⁸/₁₂ Kl. 0¹⁵ blev det tæt Taage. Kl. 4¹⁰ passeredes Gedser Rev F.S., og Kursen ændredes til ØNØ. Kl. 10⁴⁰ hørtes Taagesignalet fra Arcona svagt. Kl. 17 og 18 loddedes ca. 40 m, ingen Bund, Kl. 18³⁰ ca. 50 m og Kl. 19⁰⁰ ca. 48 m. Der var da efter Loggen udløbet 102 Sm. fra Gedser Rev F.S., og Kursen ændredes til SØ.; Maskinen gik Langsomt og Loddet

holdtes gaaende. Kl. 19³⁰ hørtes Lyden fra en Sirene; der loddedes 14 m Vand. Maskinen blev stoppet, og da der saas et Lysskær paa Bb.s Bov, blev Roret lagt Stb. og Skibet blev lagt paa modsat Kurs. Taagesignalet hørtes et Par Gange uden at det kunde bestemmes hvilket Taagesignal det var. Der styredes NØ. over for langsom Maskine, og Loddet holdtes gaaende. Der loddedes ca. 14 m indtil et Lodskud gav ca. 6 m Vand. Maskinen blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende ca. $\frac{3}{4}$ Sm. N. for Hasle, 100 m fra Land. D. $\frac{9}{12}$ Kl. 8¹⁵ kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

48. S/S Courland af Leith.

2 Mand tilskadekommet d. $\frac{1}{3}$ 34 i København

Politirapport dat $\frac{6}{3}$ 34.

Kl. ca. 15, medens C. laa ved Kajen i Kristiansgade og lastede gamle Klude i Baller, faldt under Nedfiring i Lasten 2 Baller ud af Stroppen og ned i Lasten hvor de ramte 2 Havnearbejdere, der blev lettere kvæstet.

49. S/S Cyril af Esbjerg, 2116 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Bremen til København.

Kollideret d. $\frac{6}{1}$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{8}{1}$ 34.

Se Nr. 18.

50. Lgt. D.F.D.S. 11 af København, 342 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{7}{3}$ 34 i Åhus.

Søforhør i København d. $\frac{10}{3}$ 34.

Kl. 7⁰⁰ da D.F.D.S. 11 skulde afgaa fra Åhus, var Føreren Hans Pedersen af København forsvundet. Ved Eftersøgning fandtes Førerens Lig i Havnen.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

51. Lægter D.F.D.S. 42 af København, 87 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{9}$ 34 i Københavns Frihavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{9}$ 34.

Kl. ca. 16, da D.F.D.S. 42 laa langs Siden af svensk M/S »Lagaholm« og lastede Bomuld i Baller, trykkede Vægten af en Balle paa den tværskibs Skærstok, saa den fjedrede, hvorved den langskibs Skærstok og nogle Luggedæksler samt 2 Arbejdere, som stod paa disse, faldt ned i Bunden af Lægteren. Ved Faldet fik den ene Arbejder Foden beskadiget og blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

52. S/S D. Thielbek af Hamburg, 1832 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Sønderborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 34 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{12}$ 34.

Kl. 7⁵⁰ grundstødte D.T. i taaget Vejr paa Ø.-Siden af Røsnæs Puller. Kl. 21³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

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

53. S/S Dagmar af Aalborg, 2471 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Hejse fra København til London.

Kollideret d. $\frac{10}{12}$ 34 paa Themsen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{12}$ 34.

Kl. 20¹⁵ passerede D., der havde Lods om Bord. Nore F.S. Kl. 20²⁰ blev det Taage, Farten blev reduceret og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kort efter kom en modgaaende Dampers røde Sidelanterne i Sigte ca. $\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Roret blev lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Dampfløjten; Signalet blev besvaret med samme Signal fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være S/S »Oxbird« af Ipswich. Da O. havdes ret For blev der atter givet 1 kort Tone med Dampfløjten, og O. besvarede atter Signalet med samme Signal. Begge Skibe gentog Signalerne da O. var lidt om Bb. Kort efter kom O.s grønne Sidelanterne pludselig i sigte, og samtidig hørtes fra dette Skib 2 korte Toner. D. besvarede Signalet med 1 kort Tone med Dampfløjten og Roret blev lagt haardt Stb. En Kollision syntes imidlertid uundgaaelig, og D.s Maskine blev kastet fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte Toner med Dampfløjten; men umiddelbart efter — Kl. 20²⁷ — tørnede D.s Stævn mod O.s Stb.s Side lidt agten for Fokkerigningen. D.s Maskine blev stoppet og Skibene blev sammen saaledes at O.s Besætning kunde komme om i Bord i D., hvis Maskine derefter beordredes Bak. Da Skibene gled fra hinanden, sank O. Ved Kollisionen fik D. Boven en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

54. M/Gl. Dan af Aalborg, 53 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

a) Paa Rejse fra København til Glyngøre med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{12}{1}$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{14}{2}$ 34.

Kl. 14³⁰ opankredes D. paa Grund af Vejrforholdene i Frederikshavn Yderhavn for begge Ankre. Umiddelbart efter gik Skibet under en kraftig Byge i Drift ind mod den N.-lige Mole. hvor Skibet huggede i Grunden. D. kom kort efter flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Glyngøre til Krik med Oliekager.

Grundstødt d. $^{31/1}$ 34 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{14/2}$ 34.

Kl. ca. 14 opankredes D. ved Oddesund S. paa Grund af Vejrforholdene. Kl. 21 sprang Vinden fra NV. til NØ., hvorfor der lettedes for at søge en bedre Ankerplads. Da Ankeret var oppe, blev rebet Storsejl, Klyver og Stagfok sat, men Skibet blev af Vind og Strøm ført ind paa Grisetaa Odde, hvor det tog Grunden. D. $^{4/2}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp og blev indbjerget til Oddesund N. efter at Ladningen var opløst.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

c) Paa Rejse fra Oddesund N. til Aalborg. Tom.

Grundstødt d. $^{8/2}$ 34 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{14/2}$ 34.

Kl. ca. 13 passerede D., der førte Mesan, 2 rebet Storsejl, Fok og Klyver, Løgstør. Det blæste en frisk NV.-lig Kuling. Kl. ca. $^{14^{30}}$ blev det regndiset, og Mesanen blev bjerget, Kl. ca. 16 tog Skibet Grunden ved Skulshage og blev staaende. D. $^{11/2}$ Kl. ca. 20 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

d) Paa Rejse fra Aalborg til Karrebæksminde med Cement.

Grundstødt d. $^{23/9}$ 34 ved Samsøs Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Tranebjerg d. $^{29/9}$ 34.

Kl. ca. 0^{00} pejledes Refsnæs i misv. ØSØ. i en Afstand af 2 Sm. Det blæste en haard S.-lig Kuling, og der lænsedes NNØ. over for Stagfok og Storsejl. Vinden friskede stadig, og Vejret blev usigtbart paa Grund af Regn. Kl. ca. 0^{30} brækkede Storgaflen, hvorefter Sejlet blev bjerget. Kl. 2^{00} tog Skibet Grunden ved St. Bosserne og blev staaende. Søen brød over Skibet og slog Jollen med Davider over Bord. Der blev afgivet Nødsignal og d. $^{24/9}$ Kl. 6^{00} blev Besætningen bjerget ind til Ballen af en Fisker. D. $^{26/9}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

55. M/S **Danmark** af København, 8391 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Schiedam med Stykgods.

Grundstødt og paasejlet d. $^{15/11}$ 34 paa Schelde-Floden.

Søforklaring i Hamburg d. $^{18/11}$ 34.

Kl. ca. 7^{00} , da D., der havde Lods om Bord, i en Drejning Floden ovenfor Kruisschau skulde dreje Bb. over, vilde Skibet ikke lystre Roret, hvorfor Bb. Maskine beordredes Fuld Kraft Bak og Stb. Maskine stoppedes. Kl. 7^{04} tog Skibet, der af Strømmen var ført over i Stb. Side af Farvandet, Grunden lidt nedenfor Kruisschau Baaken. Det forsøgtes at bringe Skibet flot, og Kl. 7^{20} svinede Agterenden ud i Løbet. Kort efter saas en udgaende Damper agterude. Der blev gentagne Gange afgivet forskriftmæssigt Signal for et Skib, der er paa Grund paa Schelde Floden; men Kl. 7^{28} , da Damperen, der viste sig at være »Vanellos« af Liverpool, vilde passere foran om D. tønnede dens Opstaaende D.s Stb. Bov. Kl. 19^{50} kom D. flot ved egen Hjælp.

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

Anm. 2. Søforklaring fra V.s Besætning foreligger ikke.

56. 3^m M/Sk. **Dannebrog** af Thurø, 222 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Stockholm med Soyakager.

Kollideret d. $^{8/12}$ 34 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforhør i København d. $^{13/12}$ 34. Svensk Indberetning dat. $^{29/12}$ 34.

Kl. ca. 19, da D. under tæt Taage var ca. 7 Sm. SV. t. S. af Sandhammeren Fyr, hørtes en Dampers Taagesignal ret forude. Motoren gik Halv Kraft og Skruen blev straks slaaet fra. Kort efter kom Damperens Toplanterne i Sigte 1 Str. om Bb., og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Taagehornet. Fra Damperen, der senere viste sig at være S/S »Særimmer« af Stockholm, hørtes nu to korte Toner og samtidig kom den grønne Sidelanterne i Sigte. D.s Ror blev skiftet samtidig med at der blev givet 2 korte Toner med Taagehornet, og Skruen blev slaaet til med Halv Kraft, men umiddelbart efter tønnede D.s Spryd og Stævn mod S.s Stb. Side. Ved Kollisionen brækkede Sprydet og Stævnen blev beskadiget, hvorfor Kursen ændredes mod København for Reparation.

Anm. Søforklaring for S. foreligger ikke.

57. M/S **Delta** af Delfzijl, 200 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Nykøbing M. til London med Molersten.

Motoren havareret d. $^{10/8}$ 34 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $^{14/8}$ 34.

Kl. ca. 4, da D. befandt sig 25 Sm. N. for Horns Hev F.S., havarerede Motoren. Der blev sat Sejl og styret Ø. over. Kl. 22 pejledes Lyngvig i N.t.Ø., hvorefter Bb. Anker blev stukket i Bund med 45 Fv. Kæde. D. $^{11/8}$ Kl. 21 blev der, da det var blæst op til en haard V.-lig Kuling, affyret Rakter, og Kl. 24 kom Redningsbaaden langs Siden. Efter Anmodning gik Redningsbaaden ind efter Assistance. D. $^{12/8}$ Kl. 10 kom en Slæbedamper og D. bugseredes ind til Esbjerg. Under Bugseringen kolliderede Skibene, hvorved der fremkom en Bule i D.s Stb. Side.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Motorhavariet.

58. M/Jagt **De tre Brødre** af Lohals, 12 Reg. T. Br. Bygget 1878. Paa Rejse fra Lohals til Frederikshavn med Frugt.

Mistet Skruen d. $\frac{9}{9}$ 34 i Kattegat.
Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{9}$ 34.

Kl. 0³⁰, da D.t.B. befandt sig ca. 7 Sm. NØ. af Hals Barre, mærkedes pludselig 3 stærke Stød i Fartøjet, hvorfor Koblingen blev slaaet fra, og det viste sig, at Fartøjet havde mistet Skruen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til, at Skruen faldt af. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skruen har tørnet noget Drivgods.

59. S/S **Dimitris** af Chios. Bygget 1906 af Staal og Jern. Paa Rejse fra Buenos Aires til Esbjerg med Korn.

Grundstødt d. $\frac{4}{11}$ og $\frac{5}{11}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{20}{11}$ 34.

D. $\frac{4}{11}$, efter at D. havde passeret Amrumbanke F.S., styredes misv. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. mod Graadyb F.S. Vejret var diset. Kl. ca. 14 tog Skibet Grunden paa Røde-Klif Sand. Kl. ca. 18 kom Skibet flot ved egen Hjælp og Rejsen blev fortsat. D. $\frac{5}{11}$ Kl. 0³⁵, da D. assisteret af Lods og Slæbebaad var under Indsejling til Esbjerg, tog Skibet Grunden lige ud for Molen. Kl. 10¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

60. M/S **Dolfijn** af Groningen, 139 Reg. T. Br. Bygget 1929 af Staal. Paa Rejse fra Porsgrund til Ringkøbing med Kalksten.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Hvide Sande d. $\frac{31}{10}$ og $\frac{1}{11}$ 34. Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{11}$ 34.

Kl. ca. 19, medens D., der havde Lods om Bord, var under Indsejling til Slusen ved Hvide Sande, tog Skibet Grunden i Løbet. Af Sø og Strøm blev Skibet ført ca. 180 m S. for søndre Mole, hvor det blev staaende. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usædvanlig lav Vandstand.

61. M/S **Dora** af Hamburg, 151 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Jern. Paa Rejse fra Walsum til Odense med Jern.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 34 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsforretning paa Fyens Hoved d. $\frac{10}{12}$ og $\frac{11}{12}$ 34.

Efter at Lillegrund Lysbøje var passeret styredes V. over. Da ca. 3 Sm. var udsejlet, ændredes Kursen til SSV. Kl. ca. 8³⁰ tog Skibet Grunden NØ. for Fyens Hoved. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Ladningen har fremkaldt en ukendt Deviation paa Kompasset.

62. Ff. **Drelnes** af Trangisvaag, 93 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri ved Grønland.

Strandet og forlist d. $\frac{28}{7}$ 34 ved Grønlands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Færingerhavnen d. $\frac{30}{7}$ og i Trangisvaag d. $\frac{1}{11}$ 34. Forlisanmeldelse dat. Trangisvaag d. $\frac{2}{11}$ 34.

Kl. 8³⁰ gik D. ind i Færingerhavnen, hvor der skulde fortøjes Langs Siden af en til Ankers liggende Damper. Maskinen gik Langsomt Frem og Roret blev lagt Bb., da der saas et Skær forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende. Det forsøgtes straks ved fremmed Hjælp at bringe D. flot, men da Vandet faldt stærkt, var alle Forsøg forgæves, og Lasten blev opløst. Ved Lavvande stod Skibet tørt, hvorved Bunden blev saa stærkt beskadiget, at Skibet blev Vrag.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forliset skyldes, at Afstanden til Kysten blev bedømt forkert paa Grund af Højvande.

63. Ff. **Duen** af Thorsminde, 11 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg. Paa Rejse fra Thorsminde til Fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{7}{11}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Thorsminde d. $\frac{9}{11}$ 34.

Kl. ca. 9 afgang D. fra Thorsminde. Under Sejladsen fra Sluserne og indtil ca. 100 m V. for Molehovedet slæbte D. i Grunden. Da Skibet var ca. 100 m V. for Molehovedet, huggede det haardt i Grunden, hvorved det mistede Styringen. D. blev nu af Strøm og Sø ført S. over, hvor det tog Granden paa en Sandbanke og blev staaende.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

64. M/B **Dugvan** af Thorshavn. Paa Rejse fra Vestervaag til Voksbotn.

Kollideret d. $\frac{15}{12}$ 34 i Vestervaag.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{18}{12}$ 34.

Kl. ca. 7³⁰ da D., der ingen Lanterner førte, laa stoppet uden for Skinnerskær saas M/B »Reyði Krossur« styrende ret imod D. Det forsøgtes ved Hjælp af en Lommelygte at henlede Opmærksomheden paa D. Lommelygten gik imidlertid i Stykker, hvorefter der blev afrevet flere Tændstikker, men umiddelbart efter tørnede R.K. med Stævnen mod D.

R.K.s Besætning har forklaret, at da R.K. gik ud fra Molen, saas D., der blev antaget for et Skib, der laa fortøjet. Føreren gik under Dæk, idet han gav Rorsmanden Ordre til at styre mellem D. og Land. Da R.K. var 5—6 m fra D., der blev holdt lidt om Stb., saas det, at der blev strøget Tændstikker i D. R.K.s Fører kom i det samme op, og Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. 1. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste, antage, at Kollisionen dels skyldes, at D. ikke førte forskriftsmæssige Lanterner, dels at R.K.s Fører ikke blev paa Dækket indtil D. var klaret og passeret.

Anm. 2. D.s Fører har for den af ham begaaede Overtrædelse af de internationale Søvejsregler erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 20 Kr.

65. S/S East Indian af Detroit.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $20/4$ 34 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $21/4$ 34.

Kl. 16, da E.F. laa ved Ford-Fabrikkerne og lossede Automobildele i Kasser, skulde en Kasse hives fra Forparten af Lastrummet hen under Lugen. Under dette Arbejde smuttede en Klo, der var hugget i Kassen, af og ramte en Mand i Baghovedet. Den tilskadekommande, der havde faaet en lettere Hjerne-rystelse, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes den Omstændighed at der er hevet skraat og ikke lodret.

66. M/Gl. Edel af Frederikshavn, 46 Reg. T. Br. Bygget 1887 af Eg og Fyr.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $30/7$ 34 i Københavns Havn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $28/3$ 34.

Kl. ca. 11³⁰, da E. laa i Teglhavnen og lossede Mursten, gled en Mursten ned fra et roterende Transportbaand, der var anbragt paa Kajen med den ene Ende ragende ud over Skibet, og ramte en i Lasten værende Letmatros i Hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Transportbaandet, da Maskinen ikke havde den rette Hældning, løb skævt, hvorved Stenen blev strøget af paa Kanten af den ene Sideskærm, idet denne var kortere end Transportbaandet.

67. Ff. Ejnar af Esbjerg, 19 Reg. T. Br. Bygget 1916. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $30/4$ 34 i Nordsøen; 1 Mand kommet til Skade og 1 Mand omkommet.

Søforhør i Esbjerg d. $18/5$ 34.

Kl. ca. 15³⁰, da E. befandt sig paa en Fiskeplads ca. 110 Sm. V.t.N.^{1/2}N. af Vyl F.S., gik Motoren i Staa, idet Brændselstanken var tom. Føreren og Bedstemanden gik ned i Motorrummet for at skifte over til en anden Tank. Da dette var gjort vilde Motoren ikke starte, og da man antog, at der var Luft i Tilførselsrøret, blev der ved Haandkraft pumpet et Par Slag med Petroleumspumpen. Umiddelbart efter skete en Eksplosion. Det lykkedes Føreren, der havde brækket det ene Ben, og Bedstemanden at komme op af Motorrummet; og da E. straks begyndte at synke, blev Pikfaldet til Storsejlet kappet. I Løbet af et Par Minutter var Agterenden under Vand, og Besætningen — 4 Mand — faldt eller sprang i Vandet. I Løbet af et Par Minutter var Bedstemanden — Fisker Viggo Thorvald Jensen af Esbjerg — der havde holdt sig oppe ved en Jernbøje, forsvundet. 5 Minutter senere kom en Fiskerkutter, der opholdt sig i Nærheden, til Stede, og de øvrige 3 Mand af Besætningen blev bjærget om Bord i denne, medens al Eftersøgning efter Bedstemanden var forgæves.

Anm. Sørretten har intet udtalt om Aarsagen til Eksplosionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Startebeholderen er sprængt som Følge af, at der ved gentagne mislykkede Startforsøg gennem Ventilen til Overførsel af Trykluft, hvilken Ventil ikke har været tæt, er strømmet en betydelig Mængde uforbrændte Gasarter over i Startebeholderen, hvorefter en Tænding i Motoren gennem den utætte Ventil har antændt den eksplosive Blanding.

68. S/S Elfi af Kragerø, 812 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Menstad til Horsens med Kalksalpeter.

Grundstødt d. $15/9$ 34 ved Endelave.

Søforklaring i Kerteminde d. $20/9$ 34.

Kl. 20¹⁵ passeredes Vestborg Fyr i 1 Sm.s Afstand. Herfra styredes misv. V.^{3/4}S. Kl. 21³⁵ tørnede Skibet Grunden ved SØ. Pynten af Endelave uden at blive staaende. Ved Grundstødningen blev E. læk i Nr. 1 Tank.

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

69. Ff. Elisa af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1932. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $10/4$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $20/4$ 34.

Kl. ca. 0 afgik E. fra Esbjerg. Da Fartøjet, der blev holdt i Farvandets N.-lige Side, var forbi Skal-lingen, kom Lanterne fra en Kutter — Ff. »J. Pallesen« af Ballen — i Sigte forude i kort Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men J.P. saas pludselig at dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede E.s Stævn imod J.P.s Stb.s Hov. Da der fra J.P. hørtes Raab, sejlede E. tilbage og optog Besætningen — 3 Mand — hvorefter J.P. blev bugseret over i Farvandets S.-lige Side, hvor Fartøjet sank paa ca. 5 m Vand. Kursen blev derefter sat mod Esbjerg, men da det viste sig, at E. ikke kunde holdes paa Pumpen, blev Fartøjet sat paa Land ved Søren Jessens Sand, hvor Lækagen blev tætnet.

Af den af J.P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at E.s Lanterne pludselig kom i Sigte forude. Rorsmanden — en Dreng — der var alene paa Dækket, drejede Bb. over, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Under $9/4$ 35 har Føreren af J.P. ved Esbjerg Søret vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 60 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

70. 3m Sk. Elisabeth af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Grimstad til Immingham med Jern.

Havaret d. $\frac{9}{2}$ 34 i Skagerak; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Grimstad d. $\frac{13}{2}$ 34.

Kl. ca. 11, da E. under en frisk VSV.-lig Kuling med svær Sø var ca. 5 Sm. ØSØ. for Hornborsund, brækkede Mærs-, Bram- og Røjlbardunerne paa Fokkemasten. Endvidere brækkede Bramstangen og rev Røjl- og Brambarduner paa Storstangen med sig, hvorved Jager- og Klyverlejderne slækkede af, og Jageren samt Knækstagesejl blev flænget. E. søgte ind til Grimstad for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

71. M/Sk. **Ellen** af Præstø, 29 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Trelleborg til Næstved med Hvede.

Kollideret d. $\frac{5}{7}$ 34 i Karrebæksminde Havn.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. $\frac{7}{7}$ 34.

Kl. 15³⁰ fortøjredes E. med en Trosse For og Agter samt et Spring Agter paa anvist Plads i Karrebæksminde Havn. Kl. ca. 17³⁰ passerede M/S »Meridian« af Hamburg E., hvorved E.s Fortøjninger blev sprængt og Skibet blev af Strømmen, der var udgaende, ført ud i Havnen, hvorved E.s Forgrejer tørnede imod M.s Styrehus. Ved Kollisionen fik E. Forgrejerne sprængt og M. fik Styrehuset forskubbet. Da Skibene kom fri af hinanden, drev E. mod en ved den modsatte Kaj fortøjet M/B »Svend« af Næstved, der fik en Del Skade.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at M. gik med Styrefart mod Strømmen op mod Broen. Da Skibet var paa Højde med E. saas dette Skib svinge ud fra Kajen. Skruen blev koblet fra, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Sørettens søkyndige Medlemmer bemærkede efter at have set en Stump af E.s Trosse, at Trossen var forstrakt, men om den var sprængt har været i brugbar Stand, er ikke sandsynligt. Et søkyndigt Medlem bemærkede særligt, at efter hans Kendskab til Strømforholdene i Karrebæksminde Havn mente han, at den omtalte Trosse har været for svag til at være en Trosse i Forenden.

72. M/Gl. **Ellen** af Nakskov, 28 Reg. T. Br. Bygget 1861/87 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Kalundborg med Briketter.

Strandet og forlist d. $\frac{2}{11}$ 34 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{11}$ 34. Strandingsforretning i Kalundborg d. $\frac{5}{11}$ 34. Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{5}{11}$ 34.

Kl. 16 var E. ved Romsø, og Kursen blev sat paa Asnæs Rev. Det blæste en VSV.-lig stormende Kuling med Regnbyger. Kl. 17³⁰ skulde E. efter Bestikket være ud for Asnæs Rev, og Kursen ændredes mod Kalundborg Fjord. Kl. ca. 18 loddes 5—6 m Vand. Skibet holdtes mere af for Vinden, og Loddet holdtes gaaende. Kort efter mistedes Klyveren og Storsejlet blæste i Stykker. Under Arbejdet med at bjærge Sejlene, styredes forskellige Kurser. Under dette rørtes Grunden, hvorved Skibet blev meget læk. Da Skibet ikke kunde holdes paa Pumpen, blev det sat paa Land lidt S. for Asnæs Fyr, hvor det straks fyldtes med Vand. Besætningen — 2 Mand — kom i Land i Skibets Jolle. Skibet blev Vrag.

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

73. M/Sk. **Elly** af Svendborg, 92 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Paa Rejse fra Gävle til Svendborg med Træ.

Grundstødt d. $\frac{4}{9}$ 34 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{9}$ 34. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{13}{9}$ 34.

D. $\frac{3}{9}$ Kl. 20 pejledes Ølands Norra-Udde Fyr i V. i en gisset Afstand af 10 Sm. Log 6,5. Der styredes S.t.V. $\frac{1}{2}$ V. Kl. 23 havdes Høgby Lynfyr tværs. Kl. 23³⁰ blev det diset og Kl. 24 Taage. D. $\frac{4}{9}$ Kl. 4⁰⁰ ændredes Kursen til SSV. Log 51,5. Kl. 8⁰⁵ grundstødte E. paa Østby Grund. D. $\frac{5}{9}$ Kl. 13 kom Skibet Hot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

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

b) 1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{22}{12}$ 34 i Svendborg.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{22}{12}$ 34.

E. laa ved Kajen og lossede Oliekager. Kl. ca. 8³⁰ medens et Slæng, der vejede 400—500 kg hang i Losseløberen, brækkede Bommen. Bommens nederste Ende ramte Havnearbejder Peter Jensen af Svendborg, der stod paa Kajen. Den paagældende blev dræbt paa Stedet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Bommen, der var mærket til 250 kg, var overbelastet.

74. Sk. **Elsa** af Gravarne, 39 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lysekil til Aarhus med tomme Tønder.

Grundstødt d. $\frac{27}{2}$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{3}$ 34.

Kl. 8 grundstødte E. i Taage ved Sangstrup Strand.

Kl. 16 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

75. M/Gl. **Else** af Tofte, 90 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Island til Færøerne med Fisk.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{17}{5}$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. $\frac{19}{5}$ 34.

Kl. ca. 24, da E. under en frisk NNØ.-lig Kuling var ca. 15 Sm. NV. for Viderø, tog Skibet en Sø over Styrehuset. Umiddelbart efter savnedes Fisker Andreas Dam, der kort forinden var gaaet agterud. Da den

paagældende ikke kunde findes om Bord, blev Skibet vendt. Efter ca. 1 $\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning blev Rejsen fortsat.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er slaaet over Bord af Søen.

76. 3^m M/Sk. **Emanuel** af Vestmanhavn, 166 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri ved Island.

Roret havareret d. $\frac{3}{5}$ 34 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{7}{5}$ 34.

Da E. under en VSV.-lig stormende Kuling laa Bak i Faxefløi, opstod Havari paa Roret, idet nogle Bolte løsnede sig. D. $\frac{4}{5}$ blev det besluttet at søge ind til Reykjavik for at faa Skaden udbedret.

77. 3^m M/Sk. **Emanuel** af Svendborg, 244 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fremmington til København med Porcelænsjord.

Grundstødt d. $\frac{9}{8}$ 34 paa River Taw.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{8}$ 34. Søforhør i København d. $\frac{23}{8}$ 34.

Kl. 17³⁰ afgik E., der havde Lods om Bord, fra Fremmington. E. der blev holdt i Stb. Side af Farvandet tog Kl. 18³⁰ Grunden og blev staaende. D. $\frac{10}{8}$ Kl. 19³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

78. S/S **Emilie Mærsk** af Aalborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{8}{2}$ 34 i Dublin.

Indberetning fra Konsulatet i Dublin dat. $\frac{9}{2}$ 34.

KL 5⁵⁵ savnedes Kok Peter Tannebæk Kvist af Lemvig, der sidst var set d. $\frac{7}{2}$ Kl. 22³⁰. Det viste sig at den paagældende var styrtet ned i Nr. 3 Last, hvor han fandtes liggende død.

79. M/Sk. **Emma** af Marstal, 52 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Marstal til Lübeck. Tom.

Grundstødt og forlist d. $\frac{1}{2}$ 34 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Marstal d. $\frac{12}{2}$ 34. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{13}{2}$ 34.

Kl. 0, medens E. under en frisk V.-lig Brise laa opankret ved Sohnak i Lübecker-Bugtens V.-lige Del i 4 Favne Vand med 30 Favne Kæde paa Bb.s Anker, sprang Vinden pludselig om i ØNØ. samtidig med, at det blæste stærkt op. Stb. Anker blev nu ogsaa stukket ud, og der firedes saa meget som muligt paa begge Kæder. Kl. ca. 2 begyndte E. i en voldsom Byge at drive, og kort efter tog Skibet Grunden og vandfyldtes paa faa Minutter. Kl. ca. 8 blev Besætningen — 2 Mand — bjerget i Land. I Løbet af Dagen blev Skibet knust af Søerne.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

80. M/S **England** af Esbjerg, 2767 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Parkeston med Post og Passagerer.

Kollideret d. $\frac{13}{7}$ 34 i Parkeston.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{19}{7}$ 34. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{7}$ 34.

Kl. ca. 15¹⁵, da E., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Beach End Lysbøje, saas 2 Lægttere styrende mod Havnen. Kl. 15¹⁷ blev Stb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Signalet blev gentaget flere Gange. Vinden, der havde været SSV.-lig, lagde sig pludselig, og da begge Lægterne syntes at blive sat Ø. over at Strømmen, saaledes at der syntes Fare for en Kollision, blev Bb.s Maskine Kl. 15¹⁸ kastet Fuld Kraft Bak, men Kl. 15²⁰ tørnede E.s Stævn mod den ene Lægters Agterende. Ved Kollisionen fik Lægteren — »Scott« af London — Agterenden saa stærkt beskadiget, at Fartøjet Kl. 15³⁰ sank $\frac{1}{2}$ Kabellængde Ø. for Beach End Lysbøje. Besætningen — 2 Mand — var gaaet fra Borde i egen Baad.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

81. S/S **Enigheden** af Marstal, 720 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Svendborg til Leningrad i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{17}{9}$ 34 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{9}$ 34. Søforhør i Sønderborg d. $\frac{30}{10}$ 34.

Kl. 20⁰⁰ passeredes Hou Fyr i 2 Sm.s Afstand, Log 18. Herfra styredes S.t.V. $\frac{3}{4}$ V. Kl. 21²⁰ passeredes Tranekær Fyr i 2 Sm.s Afstand, Log 27. Kursen ændredes til SSV. Kl. 22⁰⁸ pejledes Albuen Fyr i dev. SSØ., og Kl. 22¹⁹ havdes Fyret Tværs. Kl. 22²⁰, da Loggen viste 33,5 tog Skibet Grunden paa Albu Triller og blev staaende. D. $\frac{18}{9}$ Kl. 13³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

82. S/S **Erik Boye** af København, 2238 Reg. T. Br. Bygge 1924 af Staal.

a) Paasejlet d. $\frac{9}{8}$ 34 i South Blyth Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{21}{9}$ 34.

Kl. 13⁴⁵, da E.B. laa under en Kulspout, tørnede S/S »Dorothy Rose« af Liverpool, som var under Manøvrering ud af Havnen, mod E.B.s Bb.s Laaring, hvorved en Del Plader blev beskadiget.

b) Paa Rejse fra Antwerpen til Rotterdam.

Kollideret d. $\frac{7}{11}$ 34 paa Schelde-Floden.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{27}{11}$ 34.

Kl. ca. 19, da E.B., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Walsoorden Breakwater i Farvandets Stb. Side, saas ca. 2 Str. om Bb. en grøn Lanterne. Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem. Det andet Skib, som senere viste sig at være S/S »Edith Howaldt« af Flensburg, drejede pludselig Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen — Kl. 7^{00} — kastet Fuld Kraft Bak. Da Skibene var $\frac{1}{2}$ Skibslængde fra hinanden blev E.H.s Anker stukket i Bund; men umiddelbart efter — Kl. 7^{02} — tørnede E.H. mod E.B. ud for 2. Lugen, hvorved Skibssiden blev revet op. Da E.B. begyndte at synke, blev Skibet sat paa Grund. D. $\frac{10}{11}$ kom E. B. flot ved Hjælp af nogle Bjerningsdampere og bugseredes til Antwerpen.

Anm. 1. Søforklaring fra E.H. foreligger ikke.

Anm. 2. Seeamt i Flensburg har afsagt en Kendelse, gaende ud paa, at Kollisionen skyldes, at Ebbestrømmen ved Passage af Oude Hoeft virkede saa stærkt paa E.H.s Stb.s Bov, at Skibet, skønt Roret laa haardt Stb., drejede Bb. over, samt at Kollisionen sandsynligvis kunde være undgaaet, hvis E.B. havde holdt længere over i Farvandets Stb. Side. Begge Skibe burde have tilkendegivet deres Manøvrer ved Signaler.

Anm. 3. Ved en af Raad voor de Schepevaart, Amsterdam, afsagt Kendelse tillægges Skylden for Kollisionen hovedsagelig E.H.s Lods.

83. M/Sk. **Erna** af Vejle, 61 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Struer til København med Mursten.

Grundstødt d. $\frac{29}{7}$ 34 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{16}{8}$ 34.

Kl. ca. 10, da E. i byget Vejle var i Nærheden af Dynen, blev Motoren startet og Sejlene bjærget. Medens Skonnertsejlet blev bjærget kom en Regnbyge, som skjulte Farvandsafmærkningen. Da Føreren mente at have passeret den tredje hvide Kost paa Dynen, blev Kursen ændret Stb. over; men umiddelbart efter tog E. Grunden og blev staaende ca. 2 Kabellængder V. for Kosten. Kl. ca. 18 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

84. S/S **Erna** af Esbjerg, 1590 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Rouen til Vestindien.

Kollideret d. $\frac{17}{8}$ 34 i den engelske Kanal.

Søforklaring i Le Havre d. $\frac{21}{8}$ 34.

Kl. 16^{20} passerede E. Le Havre Lysbøje. Kl. 16^{30} blev det Taage; Maskinen blev stoppet og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kort efter hørtes Taagesignal fra en Damper ca. 2 Str. om Bb. Kl. 16^{34} syntes Taagen mindre tæt og Maskinen beordredes Langsomt Frem, Kl. 16^{35} Halv Kraft Frem og Kl. 16^{36} Langsomt Frem. Kl. 16^{37} blev det atter tæt Taage, og Maskinen blev stoppet. Kl. 16^{38} hørtes 2 lange Toner fra det andet Skib, som senere viste sig at være S/S »Fort Lamy« af Paris. E.s Maskine beordredes Langsomt Frem og Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter saas F.L. ca. 3 Str. om Bb. med Kurs skærende E.s Kurs. Fra F.L. hørtes nu 3 korte Toner, hvilket Signal kort efter blev gentaget. E.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak og straks efter Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede F.L. med Stævnen mod E.s Bb. Side midtskibs. Ved Kollisionen blev E. en Del beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra F.L. foreligger ikke.

Anm. 2. Af en under $\frac{21}{8}$ 34 af »Inspection de la Navigation Maritime, Service de la Sécurité« afgivet Kendelse fremgaar, at Kollisionen hovedsagelig skyldes Taage, og at der ikke foreligger nogen Overtrædelse fra de to Skibsføreres Side.

85. M/Sk. **Erna** af Maarup S., 68 Reg T. Br. Bygget 1912 af Eg.

1 Mand tilskadekommet ved Ulykkestilfælde d. $\frac{11}{9}$ 34.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{11}{9}$ 34.

Kl. ca. 16^{30} , da E. laa fortøjet ved Kaj i Nyhavn, skulde nogle Syreflasker tages om Bord. Under Arbejdet hermed stødte en Flaske under Nedfiringen mod Lugekarmen, hvorved Hagen, som var hugget i Emballagen paa Ballonen, huggede ud; og som Følge heraf væltede Flasken, og Halsen knækkede, saa Syren flød ud over Fødderne paa den Mand, der skulde styre Flasken. Han sprang straks udenbord og fik al Syren skyllet af. En Ungmand, Villiam Undith Simonsen af Sæby, vilde springe til og hjælpe, men gled i den glatte Syre og faldt 3 Gange, hvorved han blev meget forbrændt. Den tilskadekomne blev straks kastet i Vandet og derefter halet op og i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet.

86. Motortjalk **Erna Seisman** af Hamburg. Paa Rejse fra Nakskov til Stralsund i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 34 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{2}$ 34.

Kl. 21^{30} grundstødte E.S. i Taage ved Knudshoved. D. $\frac{9}{1}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at Være Taage.

87. Ff. **Ernestine** af Cuxhafen, 36 R. T. Br. Paa Rejse fra Kiel til Kattogat.

Grundstødt d. $\frac{9}{2}$ 34 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{2}$ 34.

Kl. 19 grundstødte E. ca. 0,5 Sm. Ø. for Rødby. Skibet kom flot d. $\frac{12}{2}$ ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Motorhavari.

88. Ff. ETTY af Skagen, 30 R. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg.

Brand om Bord d. $10/5$ 34 i Skagen Havn.

Søforklaring i Skagen d. $28/5$ 34.

Kl. ca. 10 tændtes en Primus i E., der laa fortøjet ved Sømandshjemmet. Ca. 5 Minutter senere blev der set til Primus'en, uden at der var noget usædvanligt at bemærke. Kort efter opdagedes Ild i Rummet, hvor Primus'en var tændt. Brandvæsenet blev straks alarmeret, og det forsøgte at slukke Ilden ved at pøse Vand ned i Rummet. E. blev forhalet over paa Ø.-Siden af Auktionshallen, og en Kutter kom langs Siden og førte en Spuleslange om Bord samtidig med at Brandvæsenet kom til Stede, og Kl. ca. 11 var Ilden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

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

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $6/7$ 34 i Aarhus.

Politirapport dat. $13/8$ 34.

Kl. ca. 14, medens man var beskæftiget med at flytte 2 Tankdæksler i 3. Lugen, fiskede en Wire, som blev benyttet til at løfte Dækslerne med, en Skærestok, der ikke var sikret. Skærestokken faldt ned i Lasten og ramte en Matros. Den paagældende, der havde faaet et Hul i Panden og brækket det ene Ben, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

90. M/Jagt Expres af Søby, 20 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg. Paa Rejse fra Flensborg til Odense med Koks.

Grundstødt d. $31/3$ 34 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $2/4$ 34. Søforklaring og Søforhør i Bogense d. $7/4$ 34.

Kl. 19³⁰ passeredes Æbelø i 2 Sm.s Afstand. Der styredes Ø. Kl. 20 ændredes Kursen til SØ. Vejret var diset og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 20³⁰ sprang Storskødet, og umiddelbart efter gik Motoren i Staa. Det forsøgte at starte Motoren igen, men forinden dette lykkedes, tog E. Grunden ca. 2 Sm. N. for Nørreby Hals og blev staaende.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Grundstødningen var diset Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Motoren gik i Staa.

91. M/S Falster af København, 129 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Hamburg i Ballast.

Kollideret d. $24/3$ 34 paa Elben.

Søforhør i Hamburg d. $23/3$ 34. Søforhør i København d. $4/4$ 34.

Kl. 12, da F., der havde Lods om Bord, under Taage befandt sig omtrent tværs af Bützflether Oberfeuer, hørtes Taagesignal fra en Damper forude om Bb. Maskinen blev stoppet og der udveksledes Taagesignaler mellem F. og det andet Skib. som senere viste sig at være Damptrawler »Jane« af Cuxhafen. Kl. 12⁰⁵ saas J. i 50—60 m.s Afstand 1 Str. om Bb. styrende tværs paa F.s Kurs. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Signalthornet; men umiddelbart efter ramte J.s Bb. Anker F.s Skanseklædning om Bb., hvorved Skanseklædningen blev stærkt beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

Anm. 2. Seeamt i Hamburg har afsagt følgende Kendelse: Den d. $24/3$ 34 Kl. ca. 12 paa Elben ved Bützflether Sand indtrufne Kollision mellem det indgaaende danske M/S »Falster« og den udgaaende tyske Fiskedamper »Jane« skyldes Taagen. Ingen af Skibsledelsernes Optræden før og efter Kollisionen giver Anledning til Paatale.

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

a) Paa Rejse fra Waiste til Grangemouth med Props.

Roret havareret; kastet Dækslast over Bord d. $17/5$ 34 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $24/5$ 34.

Kl. 20, da F. under en SV.-lig Storm var ca. 400 Sm. V. af Hanstholm, brækkede Rorkæden. For at komme til at reparere Havariet maatte ca. 26 Fv. Props kastes over Bord.

b) Paa Rejse fra Danzig til London med Træ og Stykgods.

Havareret, mistet Dækslast d. $22/10$ 34 i Østersøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $6/11$ 34.

Da F. under en SV.-lig Storm var i Nærheden af Bornholm, mistedes en Del af Dækstlasten og begge Master blev beskadiget.

93. Ff. Fauna af Rødby Havn, ca. 12 Reg. T. Br. Bygget ca. 1895 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Østersøen til Rødby Havn.

Grundstødt d. $16/1$ 34 ved Lollands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Maribo d. $25/1$ 34.

Kl. 17 saas et Fyr, som blev taget for Femern-Bælt Fyrskib, og Kursen sattes NØ. Vinden var SØ.-lig, og det var diset. Efter ca. 1 Times Sejladt tog Fartøjet Grunden og blev staaende ca. 5 Sm. Ø. for Hyllekrog. D. $17/1$ Kl. 13 $1/2$ blev Besætningen bjerget af Fiskere fra Land.

Anm. 1. Aarsagen til Grundstødningen var, at Skibets Fører ikke nøje undersøgte Karakteren af det i Sigte værende Fyr, før han ændrede Kursen til NØ., i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

Anm. 2. Ved en under $11/10$ 34 ved Retten for Maribo m.v. afsagt Dom er Føreren af F. blevet idømt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for ved skødesløs Navigering og Pligtforsømmelse at have forvoldt Grundstødningen.

94. Ff. **Favorit** af København, ca. 3¹/₂ Reg. T. Br. Paa Rejse fra Skovshoved til København.

Kollideret d. 19¹/₁₂ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 20¹/₁₂ 34.

Kl. ca. 6 passeredes det røde Fyr paa Langelinie i ca. 20 m.s Afstand. Der styredes op mod Toldboden i Løbets V.-lige Side. Da F., der agter om Bb. førte en Flagermuslanterne paa en ca. 1 m lang Stang, var 300—400 m S. for Frihavnsfyret, kom en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterne i Sigte lidt om Bb. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 20 m, kom Damperens grønne Sidelanterne pludselig i Sigte. F. holdtes Stb. over, men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Roret lagt haardt Bb., men kort efter syntes Damperen — B/B »Vest« af København — at dreje Stb. over, og umiddelbart efter tørnede V.s Stævn mod F.s Stb.s Side.

V.s Besætning har forklaret, at dette Skib Kl. 6⁰⁵ afgik fra Kuldepotet paa Refshaleøen til Nordhavnen. Da V. var udfør Benzinbeholderne paa Langelinie, kom F.s Bov pludselig i Sigte ca. 1¹/₂ Str. om Bb. i ca. 25 m.s Afstand. Roret blev lagt Stb., men F. syntes i det samme at dreje Bb. over, og umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at F. ikke førte de i Art. 7 i de internationale Søvejregler foreskrevne Lanterner.

95. S/S **Feddy** af København, 955 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra Ayr til København med Kul.

Tørnet Kajen d. 7⁷/₈ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. 9⁹/₈ 34.

Kl. ca. 16, da F., der havde sat Signal for Knippelsbro, var ved Indløbet til Nyhavn, blev Knippelsbro lukket, efter at en Damper var gaaet gennem den. F.s Maskine blev stoppet og et Øjeblik efter beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet haardt Stb. Ror. Under denne Manøvre mistede Skibet Styret og blev ført over mod Kajen ved Wilders Plads. Bb. Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tørnede F. Kajen, som blev en Del beskadiget.

96. S/S **Flevomeer** af Rotterdam, 338 Reg. T. Br. Bygget 1902. Paa Rejse fra Fredericia til Nykøbing S. med Rug.

Grundstødt d. 9⁹/₂ 34 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing S. d. 21²¹/₂ 34.

Kl. 18¹⁰ passeredes Isefjord Lys- og Fløjtetønde tæt om Stb. Det blæste en frisk VNV.-lig Kuling med Regntykning. Der styredes retv. S.³/₄V. samtidig med, at der blusedes efter Lods. Loddet holdtes gaaende. Kl. 18⁴⁰ kom Lodsbaaden i Sigte, og Maskinen blev stoppet, men kort efter — Kl. 18⁴⁵ — tog F. Grunden. Efter forgæves at have forsøgt at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, tilkaldtes Assistance, og d. 10¹⁰/₂ Kl. 11⁴⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper. Da det viste sig, at Skibet var blevet læk, og at Pumpeerne var tilstoppede af Korn, blev der besluttet at ankre, og Kl. 12 kastedes Slæberen los, hvorefter F., der havde en Del Slagside, opankredes for Stb.s Anker med 45 Fv. i Vandet. Skibet drev imidlertid med Ankeret og tog umiddelbart efter Grunden paany. D. 19¹⁹/₂ Kl. 10 kom F. atter flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

97. Ff. **Flora** af Skagen, 34 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg. Paa Rejse fra Oslo til Horten med Fisk.

Kollideret d. 4⁴/₄ 34 i Oslo-Fjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. 11¹¹/₄ 34.

Kl. ca. 15, da F. var ved Løbet mellem Hovedøen og Kavringen, opdagedes pludselig en Damper forude. Der blev straks slaaet Kuld Kraft Bak, og Roret lagdes Stb., men umiddelbart efter tørnede F.s Stævn mod Bb.s Side paa Damperen, som viste sig at være S/S »Union IV« af Skien. F. blev kun lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra U. IV foreligger ikke.

98. S/S **Flynderborg** af København, 1999 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Kalundborg til Leningrad i Ballast.

Grundstødt d. 4⁴/₅ 34 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforhør i København d. 14¹⁴/₅ 34.

Kl. 15 afgik F. fra Kalundborg. Da Skibet var omtrent tværs af Revnæs Fyr sattes Kursen NNV., hvorefter der styredes ret mod Revnæs Lystønde. Vinden var Ø.-lig, frisk Kuling. Da F. Kl. 16³⁵ var i en Afstand af ca. 50 m fra Lystønden, som havdes 1¹/₂ Str. om Bb., ændredes Kursen N. over for at gaa indenom Tønden. Lystønden passeredes derefter i en Afstand af 50—100 m om Bb., hvorefter der gaves langsomt Stb.s Ror for at lægge Skibet paa NØ.-lig Kurs; men da Skibet var naaet ca. 200 m frem efter at Lystønden var passeret, tog det Kl. 16³⁸ Grunden paa NV.-Siden af Revnæs Rulle. F., som ved Grundstødningen havde faaet en betydelig Lækage i Nr. 2 Bundtank, kom d. 5⁵/₅ Kl. ca. 3 flot ved egen Hjælp og gik derefter til København for Reparation.

Anm. I Sø- og Handelsrettens Dom af 22²²/₁₂ 34 udtaler Retten, at det var uden nogensomhelst fornuftig Mening og i høj Grad uforsvarligt af Skibets Fører at gaa indenom Revnæs Lystønde med saa stort et Skib. Da Føreren anses for at have forvoldt Grundstødningen, idømtes han en Statskassen tilfaldende Bøde paa 500 Kr.

99. M/Gl. **Fortuna** af Hamburg. Paa Rejse fra Lysekil til Nykøbing F. med Brosten.

Grundstødt d. 20²⁰/₁ 34 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. 23²³/₂ 34.

Kl. 16 grundstødte F. i Taage paa Hatterrevet. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Om Aarsagen til Grundstødningen er intet oplyst.

100. M/S Fredericia af Kolding, 693 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra København til Fredericia med Passagerer og Stykgods.

Kollideret d. $\frac{25}{5}$ 34 i Fredericia.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{30}{5}$ 34

Kl. 5⁴⁵, da F. var ved at manøvrere til Kajen, svigtede Maskintelegraf. Ved Hjælp af Telefonen til Maskinen blev denne beordret Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Anker blev stukket i Bund; men inden Farten var taget af F., løb Skibet ind i S/S »Margrethe« af København, som laa fortøjet ved Kajen. Ved Paasejlingen fik begge Skibe en Del Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

101. S/S Frederik VIII af København, 11850 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{5}{4}$ 34 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{14}{4}$ 34.

Under Arbejdet med at fire Tørvestrøelse i Baller ned i Lasten, faldt en Balle ud af Slænget og ramte en Havnearbejder i Hovedet. Den tilskadekommende blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

102. S/S Frederiksborg af København, 1816 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

a) Paa Rejse fra Rotterdam til Tynedock i Ballast.

Kollideret d. $\frac{18}{1}$ 34 i Rotterdam.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{30}{1}$ 34, i Rotterdam d. $\frac{2}{2}$ 34, i Amsterdam d. $\frac{13}{3}$ 34. Søforhør i København d. $\frac{29}{5}$ 34.

Kl. 6²⁰ afgik F., der havde Lods om Bord, med Assistance af en Slæbebaad fra Wiltons Værft. Da F. var omtrent midt i Floden og laa ret i Farvandet saas Toplanterne paa et indgaaende Skib ca. 1 Str. om Stb. Fra det modgaaende Skib, der senere viste sig at være M/S »Leverkusen« af Hamburg, hørtes 2 Toner, hvilket besvaredes med 2 korte Toner med Dampfløjten, samtidig med, at der blev slaet Frem til Maskinen, og Roret lagdes Bb. Kort efter blev Signalet gentaget fra F. Fra L. hørtes nu 1 kort Tone, hvorfor der igen blev givet 2 korte Toner. L. gav atter 1 kort Tone, der fra F. paany besvaredes med 2 korte Toner. F. var imidlertid kommet saa tæt paa Flodens S.-Side, at Roret maatte lægges Stb. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb.; men umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod F.s Stb. Side agten for Maskinrummet, hvorved Skibet blev stærkt beskadiget.

Af en under $\frac{18}{1}$ 34 i Amsterdam og under $\frac{30}{1}$ 34 i Hamburg af L.s Besætning afgivet Søforklaring fremgaar, at der fra L. blev afgivet 2 Toner som Signal til en Bugserbaad med Lægtene paa Slæb. Kort efter kom F.s Toplanterne og grønne Sidelanterne i Sigte forude. Paa L. blev Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Signalet blev gentaget, hvorefter der fra F. hørtes 2 korte Toner. Fra L. blev der atter givet 1 kort Tone, der fra F. paany blev besvaret med 2 korte Toner. Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, samtidig med at begge Ankre blev stukket i Bund, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Raad voor de Scheepvaart har afsagt en Kendelse, i Henhold til hvilken Aarsagen til Kollisionen er, at F. blev holdt i Farvandets forkerte Side i Forbindelse med den Omstændighed, at der fra L. blev givet et Signal, som i F. kunde opfattes som 2 korte Toner.

b) Brand om Bord d. $\frac{17}{12}$ 34 i Aalborg.

Forhør i Aalborg d. $\frac{8}{1}$ 35.

Kl. 19³⁵ medens F. var under Reparation ved Skibsværftet, opdagedes Brand i Mandskabsrummene. Brandvæsenet blev tilkaldt, og ved Hjælp af dette samt Skibets egne Sprøjter lykkedes det i Løbet af ca. $\frac{3}{4}$ Time at bekæmpe Ilden.

Anm. Aarsagen til Branden maa efter det i Sagen oplyste antages at være, at Terpentindampe fra Malerarbejdet i Lukafet er blevet antændt af en Kakkellovn, hvori der var fyret for at tørre Malingen.

103. M/S Fremad II af København, 53 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Göteborg med Petroleum og Benzin.

Brand om Bord d. $\frac{29}{8}$ 34 i Falkenberg Havn.

Søforklaring i Falkenberg d. $\frac{1}{9}$ 34.

Forlisansmeldelse dat. Helsingør d. $\frac{26}{3}$ 35.

D. $\frac{28}{8}$ Kl. ca. 21 opdagedes i Maskinrummet en Læk i en Tank, der indeholdt Benzin. Kursen blev sat mod Falkenberg for at faa Benzinen skiftet over i en anden Tank. D. $\frac{29}{8}$ Kl. 0³⁰ fortøjedes Skibet langs Kaj i Falkenberg, hvorpaa Skiftningen af Benzinen paabegyndtes. Kl. ca. 3 begyndte Motoren at sætte ud, og Motorpasseren gik ned i Motorrummet for at efterse den. Da han tændte en Tændstik for at tænde en Blæselampe, indtraf en Eksplosion, hvorved Føreren, der stod ved Kappen til Motorrummet, blev slynget i Vandet. Det lykkedes Motorpasseren, hvis Klæder var blevet antændt, at komme op af det brændende Motorrum og springe i Vandet. Ladningen var imidlertid blevet antændt og Brandvæsenet blev tilkaldt, men kunde intet udrette; 5—6 Joller, som laa i Nærheden, blev antændt og brændte, ligesom en Del af Bolværket blev ødelagt af Ilden, før det lykkedes at faa Skibet bugseret ud paa Elven.

Anm. Aarsagen til Eksplosionen maa efter det i Sagen oplyste antages at være uforsvarlig Omgang med Ild i det med Benzindampe fyldte Motorrum.

104. 3^m Sk. Friedeborg af Mariehamn. Paa Rejse fra Kemi til Vejle med Træ.

Grundstødt d. $\frac{28}{8}$ og $\frac{29}{8}$ 34 i Vejle Fjord.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{5}{9}$ 34.

Kl. ca. 22, da F. befandt sig ud for Træskohage Fyr med Kurs i Fyrets røde Vinkel, rørte Skibet Grunden ganske let ca. 1 Skibslængde indenfor Kosten. Skibet, der straks kom flot, blev opankret. D. $\frac{29}{8}$ kom Lods om Bord, hvorefter der for Storsejl og Undermærsejl sejledes indefter i Fjorden. Da Skibet, var mellem den

3. og 4. Kost, tog det Grunden og blev staaende 8—9 m fra den S.-lige Bøjerække. D. $\frac{30}{8}$ Kl. ca. 9 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningerne. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til den første Grundstødning var, at Afstanden til Træskohage Fyr blev bedømt for stor, og at Aarsagen til den anden Grundstødning var, at der havde dannet sig en Mudderbanke i Sejløbet.

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

Tørnet Kajen d. $\frac{1}{3}$ 34 i Shoreham.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{5}{3}$ 34.

Kl. 23²⁰ var F., der havde Lods om Bord, ved at gaa i Havn. Under Manøvrerne tørnede Skibet Midtermolen og blev lettere beskadiget.

106. D/F **Fyn** af Fredericia, 799 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Strib.

Kollideret d. $\frac{31}{10}$ 34 i Lillebælt.

Søforklaring i Fredericia d. $\frac{1}{11}$ 34.

Kl. 21⁰⁴ afgik F. fra Fredericia. Umiddelbart efter saas et Skibs Topplanterne og grønne Sidelanterne i Retning af Skanseoddekosten. Da det andet Skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Hanna« af Hamburg, syntes at bibeholde sin Kurs og Fart, blev F.s Projektør tændt og rettet mod H., og der blev givet 1 lang Tone med Dampfløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt Stb., hvilket blev tilkendegivet med 1 kort Tone med Dampfløjten, samtidig med at der blev slaaet Langsamt paa Drivskruen og ca. 10 Sekunder senere Fuld Kraft Bak paa den forreste Skrue. Kort efter — Kl. ca. 21¹⁰ — tørnede H. mod F.s Bb.s Bov, hvorved Skanseklædningen blev trykket ind, Lønning knust, Flagstangen brækket og Daviden til Bovporten bøjet. H.s Forgrejser fiskede endvidere Bufferne paa den forreste Jernbanevogn, der blev revet af Sporet.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da H., der var paa Rejse fra Holbæk til Hamburg, var i Nærheden af Strib Fyr, saas F. kommende ud fra Fredericia med Kurs mod Strib. Da Skibene nærmede sig hinanden blev H.s Motor stoppet. Fra F. hørtes 1 kort Tone, hvilket blev besvaret med samme Signal og Roret blev lagt Stb. Ca. 2 Minutter senere hørtes atter 1 kort Tone fra F., og Signalet blev besvaret med samme Signal. Da der syntes Fare for en Kollision blev Maskinen slaaet Bak og Roret lagt haardt Bb., men ved Bakmanøvreren gik Motoren i Staa. Der blev givet flere korte Toner med Fløjten, men umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. 1. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at H., der havde Vigepligten, ikke i Tide søgte agten om F.

Anm. 2. Seeamt Hamburg har under $\frac{28}{11}$ 34 afsagt en Kendelse, hvorefter H. tillægges Skylden for Kollisionen.

107. S/S **Galta** af Napoli, 6278 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gdynia til Italien med Kul.

Grundstødt d. $\frac{21}{11}$ 34 ved Bornholms N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{11}$ 34.

Kl. 18³⁰ grundstødte G. i taaget Vejr paa Salthammerrev. D. $\frac{23}{11}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

108. S/S **Georgia** af København, 2272 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Newcastle til Buenos Aires.

Tørnet Vraggods d. $\frac{10}{8}$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{10}$ 34.

Kl. ca. 13¹⁵, da G. var paa ca. 1° N. Brd 31° V. Lgd., mærkedes svære Stød og Rystelser i Skibet og umiddelbart efter saas en Del drivende Tømmer. Ved Eftersyn viste det sig, at 2 Skrueblade var bøjet.

b) Paa Rejse fra San Pedro til Frederikshavn.

Grundstødt d. $\frac{2}{9}$ 34 paa la Plata Floden.

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

Kl. ca. 1⁵⁰, da G., der havde Lods om Bord, var i Svinget hvor Hin Bravo løber sammen med Rio Sauce, kom Skibet tæl til Stb.s Flodbred. Roret blev lagt haardt Bb. Da Skibet kom ud i Midten af Floden, blev Roret lagt Stb. Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor dette blev lagt haardt Stb. Da Skibet stadig ikke drejede Stb. over, blev Maskinen stoppet og beordret Fuld Kraft Bak, men det viste sig, at G. havde taget Grunden paa Bb.s Side af Parana Bravo. D. $\frac{3}{9}$ Kl. 4¹⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

109. Ff. **Gerda** af Esbjerg, 20 Reg. T. Br. Bygget 1918.

Paasejlet d. $\frac{7}{1}$ 34 i Norsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{16}{1}$ 34.

Kl. 19³⁰, da G. under en VSV.-lig Storm laa opankret ca. 135 Sm. V. $\frac{3}{4}$ S. af Graadyb Barre, saas i en Afstand af ca. 40 m en Trawler, som styrede ret mod G.s Bb. Side. Da Sammenstød syntes uundgaaeligt, blev Besætningen purret: umiddelbart efter fiskede Trawleren G.s Ankergrejer, hvorved G. blev trukket fremover og ramte med Stævnen Trawlerens Stb. Laaring. G.s Ankergrejer brækkede, hvorefter Skibene kom klar at hinanden. Ved Kollisionen fik G. Stævnen knust og blev læk.

Anm. Søforklaring fra Trawleren foreligger ikke.

110. S/S **Glen Head** af Belfast, 1499 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Libau til Cork med Træ.

Grundstødt og forlist d. $\frac{8}{12}$ 34 ved Bornholms NØ.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{12}$ 34.

Kl. 22¹⁵ grundstødte G.H. i taaget Vejr ca. 1 Sm. S. for Aarsdale. Skibet blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage og Strømsætning samt Forveksling af Sirenerne paa Svaneke Fyr og Dueodde.

111. S/S **Gorm** af København, 2156 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Portland til Albany.

Havareret d. $\frac{20}{1}$ 34 paa Hudson Floden.

Søforklaring i Philadelphia d. $\frac{31}{1}$ 34.

Kl. 4¹⁵, da G. assisteret af Isbryder var i Nærheden af Coxsachic Fyr pejledes Forpeaken, og det opdagedes, at Vandet strømede ind gennem en Revne paa ca. 2 Fod i Bb. Stævnlade lige i Vandlinien.

112. M/Jagt **Gofred** af Nr. Sundby, 38 Reg. T. Br. Bygget 1875 af Eg. Paa Rejse fra Varberg til Struer med Rug.

Sprunget læk d. $\frac{2}{8}$ 34 i Kattegat; søgt Nødhavn.

Søforhør i Nørresundby d. $\frac{22}{12}$ 34.

Da G. var i Nærheden af Østre Flak F.S. opdagedes de, at Skibet havde en Læk Agter. Da Vinden samtidig friskede fra S., blev det besluttet at søge ind til Frederikshavn.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

113. M/S **Grethe** af Svendborg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1894 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til København med Kridt.

Tørnet Kajen d. $\frac{2}{3}$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{16}{3}$ 34.

Kl. ca. 12, medens G. manøvrede ind til Kajen ved Holms Plads, mistede Skibet Styret, og skønt Motoren kastedes Fuld Kraf Bak, tørnede Skibet Kajen med Bb.s Side af Stævnen, der blev en Del beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet mistede Styret paa Grund af Skruevandet fra et Skib, der rørte Skruen ved Burmeister og Wains Maskinværksted paa Christianshavn.

114. Gl. **Gudmund** af Hasle, 87 Reg. T. Br. Bygget 1873 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Nexø med Cement.

Kollideret d. $\frac{8}{8}$ 34 paa Limfjorden.

Søforklaring i Rønne d. $\frac{15}{8}$ 34.

Kl. ca. 16 afsejlede G. fra Aalborg. Da Skibet var klar af Jernbanebroen, saas 1 Streg om Stb. i en Afstand af ca. 20 m en Sejlbaad komme ud fra Land for Stb. Halse. Roret blev straks lagt Stb. over og Motoren kastet Fuld Kraft Bak; men Sejlbaaden faldt af for Vinden og sejlede ind foran G.s Stævn, og umiddelbart efter tørnede G.s Waterstag Baadens Stb. Bov. Ved Kollisionen blev Sejlbaaden lettere beskadiget.

Ifølge en af Sejlbaadens Besætning afgivet Forklaring lagde Sejlbaaden, der førte Signal for Gennemsejling af Jernbanebroen mod V., Kl. ca. 16³⁰ fra Bolværket. Jernbanebroen var da aaben for Passage mod Ø. Da G. var omtrent midt i Fjorden, saas G. kommende gennem Broen, og da der syntes Fare for en Kollision, forsøgte det ved Raab at henlede G.s Opmærksomhed paa Sejlbaaden. Da en Kollision syntes uundgaaelig blev Roret lagt haardt over, men umiddelbart efter tørnede G.s Waterstag Sejlbaadens Stb. Side. Ved Kollisionen blev Sejlbaadens Stævn knust og 6 Bord blev beskadiget ligesom Masten væltede.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at Sejlbaaden ikke blev holdt klar af Gennemsejlingslinien, skønt der fra Broen var hejst Signal for Gennemsejling V. fra.

115. S/S **Gudrun** af København, 1498 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Til Ankers i Jaffa.

Mistet Ankeret og tørnet Grunden d. $\frac{20}{1}$ 34 i Jaffa, Palæstina.

Søforklaring i Jaffa d. $\frac{23}{1}$ 34.

Kl. ca. 17³⁰ medens G. laa opankret ved Jaffa, gik Skibet under en Byge i Drift med Ankeret. Maskinen blev beordret Fuld Kraft Frem og der blev hevet hjem paa Kæden, som imidlertid sprængtes. inden Skibet var klar af Kysten, tørnedes Grunden flere Gange.

116. S/S **Gustav** af Assens, 254 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kolding til Assens med Roesaft.

Kollideret d. $\frac{8}{11}$ 34 paa Kolding Fjord.

Søforhør og Søforklaring i Kolding d. $\frac{10}{11}$ og $\frac{16}{11}$ 34.

Kl. 17⁰⁰ afgik G. fra Kolding. Da Skibet kom ud af Havnen, saas ved Drejens Lanterne af et Skib — M/S »Max Hoelz« af Leningrad — der var for indgaaende. G. blev holdt i Rendens S.-lige Side. Kl. 17²⁰ passeredes et ca. 300 m foran for M.H. sejlede Skib. G. holdtes yderligere Stb. over. Kl. ca. 17²³, da M.H. og G. var ca. 100 m fra hinanden, forsvandt M.H.s røde Sidelanterne og den grønne Sidelanterne blev synlig et Øjeblik, og umiddelbart efter hørtes 3 korte Toner fra M.H. G.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt haardt Stb., men umiddelbart efter — Kl. ca. 17²⁴ — tørnede M.H. med Bb.s Bov imod G.s Stb.s Laaring, hvorved der fremkom et ca. 1,5 m langt og 0,35 m bredt Hul ca. 0,2 m over Vandlinien. Endvidere blev Rorkæden sprængt og en Del af det opstaaende beskadiget. Efter Kollisionen blev G. sat paa Grund.

Af den af M.H.s Besætning og Lods afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. 17¹⁰, da M.H. var i Nærheden af Sanatoriet ved Agtrupvig, blev Maskinen stoppet. Kl. 17¹⁵ blev Maskinen beordret Langsom Frem og kort efter Stop. Et Par Minutter senere blev Manøvren gentaget. G., der længe havde været i Sigte, saas nu passere et foran for M.H. sejlede Skib. Da Afstanden til G. var 250-300 m saas baade den røde og grønne Sidelanterne paa G. M.H.s Rør blev lagt haardt Stb., og Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Ved Bakmanøvren drejede Skibet, der befandt sig i Rendens V.-lige Side $\frac{1}{2}$ —1 Str. Bb. over, og kort efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Kollisionen skyldes, at G. ikke blev holdt langt nok ud til Stb. i Forbindelse med den Omstændighed, at M.H. et Øjeblik før Kollisionen som Følge af for ringe Fart drejede noget til Bb.

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

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 34 ved Falsters Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{2}$ 34.

Ca. Kl. 10³⁰ grundstødte H.C.A. paa Nye-Tolk. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Orkan og haard Strøm.

118. S/S Hanestrøm III af Gøta, 548 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Blyth til Gøta med Kul.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{2}$ 34. Strandingsforretning i Thyborøn d. $\frac{8}{2}$ 34. Søforhør i Lemvig dat. $\frac{13}{2}$ 34.

Kl. 9³⁰, da H III under en V.lig Orkan formodedes at være i Nærheden af Hanstholm, loddedes 28 m Vand. Der styredes nu ret V.; men paa Grund af Vind og Søb kunde Skibet ikke styre, og Kl. ca. 12 tog Skibet Grund i Nærheden af Thyborøn. Besætningen — 14 Mand — blev reddet ved Hjælp af Redningsstol.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

119. S/S Hans Broge af København, 2095 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til København.

Kollideret d. $\frac{10}{1}$ 34 i Østersøen.

Søforhør i København d. $\frac{13}{1}$ 34. Svensk Rapport dat. $\frac{16}{1}$ 34.

Kl. 4⁴⁵, da Falsterbo Fyr pejledes i misv. N. $\frac{1}{4}$ Ø. og Falsterborev F.S. i ca. misv. NV.t.N., kom en Taagebanke op forude. En Dampers Toplanterner og grønne Sidelanterne var i Sigte ca. $2\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Kl. 4⁵⁰ kom H.B. ind i Taagen, Farten blev reduceret til Halv Kraft og kort efter til Langsomt, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 4⁵⁵ hørtes Taagesignal fra en Damper om Stb., Maskinen blev straks stoppet, og da Skibet laa stille uden at gøre Fort, blev der afgivet 2 lange Toner med Dampfløjten. Kort efterkom det andet Skibs 2 Toplanterner og røde Sidelanterne i Sigte om Stb. Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Lenita« af Hålsingborg, besvarede Signalet med 1 Tone, blev Signalet gentaget. Fra L. hørtes nu 3 korte Toner; men umiddelbart efter — Kl. 4⁵⁹ — tørnede H.B.s Bb. Bov mod L.s Bb. Side agten for Fokkeriggen.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

120. S/S Hans Mærsk af Kalundborg, 1937 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Norfolk til Port of Spain.

Kollideret d. $\frac{3}{5}$ 34 i Chesapeak Bay.

Søforhør i København d. $\frac{20}{7}$ 34.

Kl. ca. 8³⁰, da H.M., der havde Lods om Bord, befandt sig i Thimble Shoal Channel med Kurs langs i Kanalen, hørtes forude om Stb. en Dampers Taagesignal. Maskinen blev straks stoppet og umiddelbart efter saas 3 Str. om Stb. en Damper, der senere viste sig at være S/S »Ida Hay Atwater« af Fall River, med Kurs skærende H.M.s Kurs. Der blev straks slaaet Fuld Kraft Bak til Maskinen samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Stb.s Anker stukket i Bund, men umiddelbart efter tørnede H.M. med Stævnen mod I.H.A.s Bb. Side. Ved Kollisionen fik H.M. Stævnen drejet til Bb., Bb.s Ankerklyds blev revet ud og nogle Plader i Stævnen blev trykket ind. I.H.A. fik et Hul i Skibssiden midtskibs om Bb.

Anm. Søforklaring fra I.H.A.s Besætning foreligger ikke.

121. L/Kt. Havørnen af København. Paa Rejse fra Skudehavnen til Trekroner.

Kollideret d. $\frac{3}{6}$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $\frac{11}{6}$ 34.

Kl. ca. 14 afgik H. fra Skudehavnen. Det blæste en frisk N.-lig Brise, og H., der førte Storsejl og Fok, holdtes langs Kajen Tværs over 10-Meter Bassinet. Da H. var udfør det yderste Langelinie-Fyr, omtrent midt i Løbet, holdtes mod Indsejlingen til Trekroner. Da H. var ved Indsejlingen til Trekroners Havn, saas en Motorbaad — M/B »Siam« af København — komme ud fra Havnen, styrende ret paa H. Da der syntes Fare for en Kollision, drejedes H. Stb. over. S. saas nu dreje Bb. over, og umiddelbart efter tørnede H. med Stævnen mod S. Stb. Bov, hvorved H. blev stærkt beskadiget, og en Passager i H. fik Ansigtet, kvæstet ved at tørne imod Kanten af Kahytten.

S.s Fører har forklaret, at da Baaden, der blev holdt i Løbets Stb.s Side, var kommet med sin halve Længde udenfor Indløbet, kom H. i Sigte ca. 3 Str. om Stb. i ca. 25. m Afstand. Kurs og Fort blev bibeholdt idet der som Advarselssignal blev givet 2 Toner. Umiddelbart efter skete Kollisionen.

Anm. Ved en under 4. Marts 1935 ved Sø- og Handelsretten afsagt Dom er M/B »Siam«s Fører blevet anset med en Statskassen tilfældende Bøde paa 150 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

122. S/S Helene II af Haderslev, 184 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Kolding med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{17}{4}$ 34 paa Brunsbüttel Red.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{20}{4}$ og i Hamburg d. $\frac{15}{5}$ 34.

Kl. ca. 23, da H., der havde Lods om Bord, var ved at gaa ind i Slusen i Brunsbüttel, saas forude om Bb. en Damper — S/S »Uranus« af Bremen — der styrede ret paa H. Fra U. hørtes 2 Toner, hvilket fra H.

besvarede med 1 kort Tone. Fra U. hørtes nu 3 korte Toner. H.s Ror blev lagt haardt Stb., samtidig med at Maskinen, der gik Halv Kraft Frem, beordredes Fuld Kraft Frem; men umiddelbart efter tørnede U. med Stævnen mod H.s Bb. Side Agter. Ved Kollisionen fik H. 2 Plader brækket og Lønningen samt nogle Dæksplader beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

Anm. 2. Seeamt i Hamburg har afsagt følgende Kendelse: Om Aftenen den 17. April 1934 er der paa Reden ved Brunsbüttelkoog fundet en Kollision Sted mellem den ud af Kanalen kommende tyske Damper »Uranus« og den for Kanalen bestemte danske Damper »Helene II«.

Kollisionen maa føres tilbage til, at »Uranus« har rundet Molen med Bb. Ror i Stedet for at gaa agten om »Helene II«. Skibsledelsen paa »Helene II« har ingen Skyld. De efter Kollisionen trufne Forholdsregler var hensigtsmæssige.

123. M/Gl. **Helga** af Svendborg, 31 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

Brand om Bord d. ²³/₁₂ 34 i Svendborg.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ¹⁰/₁ 35.

H. laa fortøjet ved Kajen uden Mandskab, da der Kl. ca. 8 saas Røg fra Lastrummet. Brandvæsenet blev alarmeret, og det viste sig, at der var Ild i Ladningen, der bestod af Melassefoder og Lucernemel. Kl. ca. 10³⁰, efter at der var pumpet ca. 30 Tons Vand i Skibet, var Brandvæsenet Herre over Ilden.

Anm. Søretten har intet oplyst om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden skyldes Selvandtændelse i Ladningen.

124. S/S **Heljøl** af Parnu, 815 Reg. T. Br. Bygget 1918. Paa Rejse fra Helsingør til Aalborg.

Paasejlet Jernbanebroen d. ²²/₁₀ 34 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ²⁵/₁₀ 34.

Kl. 8⁴⁵, da H. var ved Jernbanebroens Bøje, blev Jernbanebroen aabnet for Gennemsejling, Maskinen beordredes Halv Kraft Frem. Inden Skibet havde faaet tilstrækkelig Styrefart, blev det af Strømmen ført med Stb.s Side mod Underdelen af Broen. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Bb.s Bov imod Broens drejende Del.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Paasejlingen var, at H. blev holdt for tæt paa Broen, til der blev givet Signal for Gennemsejling.

125. Gl. **Henny** af Aalborg. 66 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg.

Paasejlet d. ²¹/₈ 34 i Vejle.

Søforklaring i Vejle d. ²¹/₈ 34.

Kl. 12, da H. laa fortøjet paa anvist Plads, tørnede Torpedobaaden Søulven, der var ved at gaa i Havn, mod H.s Stb. Side, hvorved H. blev trykket ind mod Bolværket.

Af den af S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at S. under Indsejlingen til Havnen manøvrede for tæt til H., der blev tørnet paa Stb.s Side.

Anm. Aarsagen til det skete fremgaar af det ovenfor anførte.

126. M/S **Hercules** af Marstal, 66 Reg. T. Br. Bygget 1899/1900 af Eg. Paa Rejse fra København til Kiel med Jordnødkager.

Grundstødt d. ¹⁷/₁₂ 34 ved Falsters NØ.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. ¹⁸/₁₂ 34.

Kl. ca. 6 styredes mod Hestehoved Fyr i Fyrets faste hvide Vinkel. Da Afstanden til Fyret var ca. ¹/₂ Sm., ændredes Kursen til N. Da H. var i Skellet af Fyrets faste grønne og hvide 2 Blink Vinkel styredes atter mod Fyret, og Farten blev reduceret til Langsom. Da det ene af de røde Ledefyr gennem den gravede Rende kom i Sigte, ændredes Kursen til Ø.t.N. Vejret var diset, og kort efter forsvandt Ledefyret. Da H. skulde være ved den gravede Rende, opdagedes det, at Skibet laa VNV. an, Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Gammel Tolk og blev staaende. Kl. 13⁴⁰ kom H. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Rorsmanden ikke har udvist tilstrækkelig Agtpaagivenhed ved Styringen.

127. S/S **Hever** af Hamburg, 441 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Middelfart til Saksøbing med Hvede.

Grundstødt d. ¹³/₁₁ 34 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ²¹/₁₁ 34.

Kl. 5²⁰ grundstødte H. i diset Vejr paa Lindholm. Skibet kom flot samme Dag ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være usigtbart Vejr.

128. S/S **Hilde** af København, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Kaskø til London med Træ.

Grundstødt d. ¹⁰/₈ 34 i Sundet.

Søforklaring i London d. ¹⁶/₈ 34. Søforklaring og Søforhør i Aarhus d. ²⁴/₄ 35.

Kl. 5²⁵, da H. var tværs af Nordre Røse Lysbøje, kom en voldsom Regnbyge, som gjorde det umuligt at se Farvandsafmærkningen. Kursen blev sat misv. N. op gennem Hollænderdybet, idet der regnedes med ¹/₄ Str. østlig Afdrift. Kl. ca. 5³⁵ havdes den hvide 2-Kost paa Smaagrundene tværs om Stb. i gisset Afstand 0,5 Sm. Kursen bibeholdtes, men kort efter Kl. 5⁴² tog H. Grunden og blev staaende. D. ¹¹/₈ Kl. 7⁵⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

129. M/Gl. **Immanuel** af Svendborg, 49 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Faxe Ladeplads til Hobro med Asfalt.

Grundstødt d. $\frac{22}{6}$ 34 ved Samsø.

Søforklaring og Søforhør i Odder d. $\frac{10}{7}$ 34.

Kl. ca. 12 passeredes Vesborg Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand. Det blæste en frisk SSØ.-lig Kuling. Der styredes N. indtil Prikken Ø. for Svanegrunden var passeret, hvorefter Kursen ændredes til NNV. $\frac{1}{2}$ V. Da ca. 5 Sm. var udsejlet, blev det paa Grund af Vejrforholdene besluttet at søge Læ ved Svanegrunden, og Kursen ændredes til SSV. Det var regntykt, og Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 13, da I. var ca. $3\frac{1}{2}$ Sm. NV. $\frac{1}{2}$ V. af 1-Kosten paa Svanegrunden, tørnede Skibet en undersøisk Hindring, umiddelbart efter at der var loddet 6 m Vand. L., der var blevet læk, opankredes i ca. 6 m Vand, og Pumpen holdtes gaaende, men efter ca. 3 Timers Forløb sank Skibet.

130. Ff. **Inger** af Dyreborg, ca. 3 Reg. T. Br.

Kollideret og sunket d. $\frac{22}{12}$ 34 i Svendborgsund.

Søforklaring og Søforhør Svendborg d. $\frac{24}{12}$ 34.

Kl. ca. 14, da I. i diset Vejr befandt sig mellem Laksholm og Knastgrunden, saas pludselig et hollandsk Motorskib tæt om Bb. og umiddelbart efter tørnede det andet Skib mod I.s Bb.s Side omtrent Midtskibs. I. blev hængende paa det andet Skibs Anker, og Besætningen klatrede om Bord i Motorskibet, Umiddelbart efter sank I. paa ca. 27 m Vand.

Anm. Søforklaring fra det hollandske Motorskibs Besætning foreligger ikke.

131. S/S **Inge Mærsk** af Aalborg, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Methil i Ballast.

Kollideret d. $\frac{23}{2}$ 34 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{4}$ 34.

Kl. 21, da I.M., der havde Lods om Bord, i tæt Taage befandt sig paa Themsens, gaaende for Langsom Fart, tørnede en indhentende Damper mod I.M.s Stb.s Laaring. Ved Kollisionen blev T.M. ikke beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være tæt Taage.

132. Ff. **J. Pallesen** af Ballen. 18 Reg. T. Br. Bygget 1914. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret og sunket d. $\frac{10}{4}$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{4}$ 34.

Se Nr. 69.

133. S/S **Jacob Mærsk** af Aalborg, 2245 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Manchester til Glasgow med Frugt.

Kollideret d. $\frac{27}{3}$ 34 paa Mersey River.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{7}{4}$ 34.

Kl. 20³⁰, da J.M., der havde Lods om Bord, var lidt oven for Grunswick Dock. saas Toplanteren og den røde Sidelanterne fra en Damper, der var ved at gaa ud af Dokken. Maskinen blev stoppet. Da det andet Skib, der viste sig at være S/S »Serula« af Liverpool, var ved Pluckington Bank Lysbøje, blev der fra den givet 1 kort Tone med Dampfløjten, hvilket fra J.M. besvaredes med 2 korte Toner samtidig med, at Roret blev lagt Bb., og Maskinen beordredes Halv Kraft Frem. Fra S. hørtes 2 Gange 1 kort Tone, hvilke Signaler begge blev besvaret med 2 korte Toner. Da der syntes Fare for en Kollision, blev J.M.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak samtidig med, at der blev givet 3 korte Toner med Dampfløjten. Fra S. hørtes 3 korte Toner; men umiddelbart efter —Kl. 20⁴³ — tørnede S. mod J.M.s Stævn og gled derpaa langs Siden af J.M., hvorved begge Skibe blev en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

134. M/Tj. **Jan** af Aarhus, 99 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. paa Rejse fra A Aarhus til Ystad med Jern og gamle Klude.

Grundstødt d. $\frac{20}{2}$ 34 ved Samsø.

Søforhør i Aarhus d. $\frac{25}{2}$ 34.

Kl. 1⁴⁵ passeredes Tunø Bøn og Kursen ændredes til SV. Da Skibet kom ind i Tunø Fyrs klare Vinkel, ændredes Kursen til S. $\frac{1}{2}$ Ø. Det blæste en frisk V.-lig Kuling, og der blev gjort klart til at sætte Sejl. Da Nokken af Storsejlet var sat og Skødet hugget i første Rebkovs, stoppede Motoren pludselig, og det viste sig, at Tilførselsrørerne var stoppede. Kl. ca. 3²⁰, da Koldby Kaas Havn var passeret, kunde det ses, at J. ikke kunde gaa klar af Pynten ved Vesborg, hvorfor Ankeret blev kastet med 30 Fv. Kæde. Skibet drev imidlertid for Ankeret, og tog kort efter Grunden. D. $\frac{23}{2}$ kom Skibet, der var blevet læk, flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

135. S/S **Jan** af København, 1789 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{2}{7}$ 34 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{7}$ 34.

Kl. ca. 17¹⁵, under Arbejdet med at lægge Luger over, traadte en Mand paa et Lugedæksel. der ikke var lagt rigtig paa Plads. Da Lugen vippede, snubledes den paagældende og styrtede ned i Lasten, hvorved han blev lettere kvæstet. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommende kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykkestilfældet fremgaar af det ovenfor anførte.

136. M/Gl. **Johanne** af Rudkøbing, 37 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Rejse fra København til Odense med Oliekager.

Grundstødt d. $14/6$ 34 ved Omø.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $19/6$ 34.

Kl. ca. 18 passeredes Vejrø Fyr. Der styredes NV. Kl. ca. 18³⁰ gik Føreren under Dæk, idet Rorsmanden fik Ordre til at styre NV. Kl. ca. 19 tog Skibet Grunden paa Omø Toft og blev staaende. Skibet kom samme Aften flot ved fremmed Hjælp.

137. Ff. **John Bull** af Klaksvig, 88 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Fiskeri ved Grønland.

Grundstødt d. $7/7$ 34 ved Grønlands V.-Kyst.

Søprotest i Klaksvig d. $23/9$ 34.

Kl. ca. 4³⁰ fik J.B., der havde Kurs mod Færingehavnen, Land i Sigte. Da det blev antaget, at Skibet var N. for Kokøerne, ændredes Kursen S. over, langs Øerne. Kl. 5³⁰ tog Skibet Grunden paa et Skær paa 64° N. Brd. 52°16' V. Lgd. Kl. ca. 13³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

138. S/S **John Rehder** af Altona, 667 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Methil til Hirshals med Kul.

Grundstødt d. $12/10$ 34 i Hirshals Havn.

Strandingsindberetning dat. $19/10$ 34. Søforklaring i Frederikshavn d. $1/11$ 34.

Kl. ca. 18³⁰ stod J.R. under NV.-lig Kuling ind i Hirshals Forhavn. Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak og begge Ankre blev stukket i Bund med 15 Fv. Kæde. Ankrene vilde imidlertid ikke holde, og da det ikke var muligt at faa en Trosse ført ind paa Tværmolen, drev Skibet paa Grund i Havnen. D. $15/10$ Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

139. S/S **Jutta** af Esbjerg, 1549 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Staal. Paa Rejse fra Kemi til Ursviken.

Grundstødt d. $27/7$ 34 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Skellefteå d. $1/8$ 34. Svensk Strandingsindberetning dat. $1/8$ 34.

Kl. 14¹⁵ passeredes Kemi Fyrskib, hvorfra styredes dv. SV $3/4$ V. til Kl. 19³⁰, hvorefter der styredes VSV. Kl. 20¹⁴ blev det Taage. Kl. 20¹⁶ blev Farten reduceret til Halv Kraft, Kl. 20¹⁹ til Langsomt. Kl. 20³⁰ blev Maskinen stoppet, og der loddedes 49,3 m. Kl. 20³⁸ blev der slaaet Langsomt Frem. Kl. 21⁰⁰ blev Maskinen atter stoppet, og der loddedes 53 m. Der manøvreredes nu med Forsigtighed for at finde en Ankerplads. Kl. 21³⁰ blev der stoppet og loddet 15 m Vand. Kl. 21³⁶ beordredes Maskinen Langsomt Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Skøtgrunnens N.-lige Side. Kl. 23³⁴ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

140. M/S **Jylland** af Esbjerg, 2762 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Harwich med Passagerer og Stykgods.

Grundstødt d. $27/4$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $30/4$ 34. Søforklaring i Esbjerg d. $8/6$ 34.

Kl. ca. 17³⁰, da J. laa stoppet ud for Esbjerg Havn og ventede paa en Bugserbaad med Passagerer, tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 20³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

141. Gl. **Jylland** af Arendal. Paa Rejse fra København til Porsgrund med Jernspaaner.

Sprunget læk og sunket d. $20/7$ 34 i Sundet.

Søforhør i Helsingør d. $24/7$ 34.

D. $19/7$ Kl. ca. 22³⁰, da J. laa til Ankers ud for Snekkersten, skulde der pumpes læns. Da der ikke kunde blive slaaet læns ved Pumpen, aabnedes en Lem i Dørken i Lukafet og det viste sig, at der stod 5—6 Tommer Vand over Garneringen. Der blev nu pumpet i ca. 2 $1/2$ Time; men da Vandet stadig steg i Rummet, forsøgte det at sætte Skibet paa Grund. Da der blev sat Sejl, krængede Skibet stærkt over, hvorfor Besætningen — 2 Mand — gik i Jollen og roede i Land. D. $20/7$ Kl. ca. 3 sank J. ca. 800 m retv. 94° fra Snekkersten Havn paa ca. 11 m Vand.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

142. Gl. **Jylland** af Horsens, ca. 13 Reg. T. Br. Bygget 1892.

Havareret d. $21/8$ 34 i Horsens.

Indberetning fra Politiet dat. $11/12$ 34.

Kl. ca. 11, medens J. under en V.-lig stormende Kuling laa fortøjet ved søndre Molehovede, hvor Skibet paa Grund af Lavvande stod i Grunden, passerede en Dampner for udgaaende. Ved passagen opstod der et Sug, hvorved J. blev slaaet mod Molehovedet og fik 7 Lønningsstøtter, ca. 7 m Lønning og Skanseklædningen knust.

143. Ff. **Kaj** af Esbjerg, 27 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Fyr.

Mistet Ankergrejerne d. $9/11$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $4/1$ 35.

Kl. ca. 5³⁰, da K. laa til Ankers ca. 65 Sm. V.t.N. af Vyl Fyrskib, passerede hollandsk Trawler I.J.M. Nr. 161 tæt foran om K. og fiskede Kutterens Ankergrejer. Trawleren vedblev at gaa frem og slæbte K. efter sig. Fra Kutteren forsøgte man ved at bruge Klokken og Taagehornet at henlede Trawlerens Opmærksomhed paa det passerede, men uden Held. og efter ca. 5 Minutters Forløb sprængtes K.s Ankertov.

Anm. Søforklaring fra Trawlerens Besætning foreligger ikke.

144. Ff. Karen Margrethe af Thyborøn, 30 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $23/1$ 34 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $27/1$ 34.

Kl. ca. 3^{45} , medens K.M. laa opankret ca. 75 Sm. V.t.N. af Thyborøn Kanal, hørtes Signal fra en Damp. Besætningen, der var til Køjs, kom straks paa Dækket, og det viste sig, at en Trawler, der havde fisket K.M.s Ankergrejer, laa med Stævnen imod K.M.s Agterende. K.M.s Ankertrasse blev kappet, og Skibene kom fri af hinanden efter at Trawleren, hvis Navn og Hjemsted ikke kendes, havde tørnet flere Gange imod K.M.s Bb.s Side, hvorved K.M. fik nogen ovenbords Skade.

Anm. 1. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Paasejlingen skyldes, at der ikke blev holdt effektiv Vagt om Bord i K.M.

Anm. 2. Føreren og Vagtsmanden paa K.M. har for udvist Pligtforsømmelse vedtaget Statskassen tilfaldende Bøder paa henholdsvis 40 og 20 Kr.

145. M/Gl. Kate af Svendborg, 65 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Aalborg med Bomuldsfrøkager.

Havari paa Skruen d. $6/9$ 34 i Københavns Havn.

Søforklaring i Aalborg d. $12/9$ 34.

Kl. 16, da K. afsejlede fra Frihavnen for at gaa til Toldvagt 5, opdagedes det, at Skruen ikke kunde skiftes til Fuld Kraft Frem. Et Eftersyn viste, at en Krave inde i Skruehovedet var gaaet i Stykker og Skruehovedet var sprængt.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skruen har tørnet en Hindring.

146. S/S Kejserinde Dagmar af København, 1597 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Brand om Bord d. $27/4$ 34 i Algier.

Søforklaring i Algier d. $28/4$ 34. Søforhør i Vejle d. $24/5$ 34.

Kl. 13^{15} , medens der fra K.D. lossedes Træ, opdagedes Ild i Trælasten paa Mellemdækket om Bb. Det forsøgte at bekæmpe Ilden med egne Slinger samtidig med at Brandvæsenet blev tilkaldt. Kl. 13^{30} kom 2 Bjærgningsdampere langs Siden og Kl. 14^{45} blev alle Aabninger tætnet, og der blev sat Damp ind i Rummet. D. $28/4$ Kl. 5 var Ilden slukket.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Branden. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at en Lampe, som blev benyttet af Kularbejdere i Bunkerne, har antændt Træet ved af brænde igennem Underbunkelugens Trædæk.

147. Ff. Kirstine af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg.

Grundstødt d. $6/1$ 34 ved Helgoland.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $16/1$ 34.

Kl. ca. 9 afgik K. fra Helgolands Havn. Kl. ca. 9^{30} blev det Taage, hvorfor det blev besluttet at gaa i Havn igen. Med Kending af Bøjen »Nathurtonne« styredes ind i det N.-lige Løb, men kort efter tog K. Grunden i den N.-lige Side af Løbet hvorved Roret mistedes og Fartøjet blev læk. Kl. ca. 15^{30} kom K. flot ved fremmed Hjælp.

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

148. S/S Kjøbenhavn af Aalborg, 1670 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $31/7$ 34 i Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $2/8$ 34.

Kl. 5^{46} passeredes Hals. Kort efter blev det Taage, hvorfor Farten blev mindsket og Taagesignal afgivet. Kl. 5^{59} passeredes Mou Bro. Det blev nu tæt Taage, og Sejladsen foregik derfor med Maskinen stoppet eller gaende Langsomt Frem, idet Loddet samtidig holdtes gaende. Kl. 6^{01} hørtes Klokkesignal fra en Ankerligger og desuden en Dampfløjte ret forude. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede K. med Stævnen mod Agterenden af Ankerliggeren — S/S »Ascania« af Lybæk. Ved Kollisionen fik K. 2 Buler, en paa hver Side af Stævnen, og A. fik bl. a. Roret beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

Anm. 2. Aarsagen til Kollisionen maa efter det oplyste antages at være, at Støjen fra K.s Sikkerhedsventiler, der blæste, overdøvede Lyden af A.s Klokke, saaledes at denne først hørtes, da Skibene var tæt ved hinanden.

149. S/S Kjøbenhavn af København, 1497 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Hull med Træ.

Grundstødt d. $10/12$ 34 ved Hogland; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $27/12$ 34 Søforhør i København d. $9/10$ 35.

Kl. 17^{00} havde Soommars F.S. tværs i 1,7 Sm.s Afstand, Log 64. Herfra styredes retv. S. 59° V. Kl. ca. 17^{45} blev det tæt Taage. Kl. 19^{05} , da Loggen viste 82, skulde K. mangle 3,5 Sm. i at være tværs af Hogland sydlige Fyr. Kl. 19^{10} blev der slaaet Halv Kraft og Kl. 19^{18} Langsomt til Maskinen. Umiddelbart efter hørtes ca. 1 Str. om Stb. Ekko fra Land af Skibets Taagesignal. Maskinen blev beordret Ganske Langsomt, og Roret blev lagt Bb. Kl. ca. 19^{21} , da Skibet laa S.t.Ø. an, saas Land forude i ca. 1 Skibslængdes

Afstand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $11/12$ Kl. 6^{15} kom K., der var blevet læk, flot ved egen Hjælp, og det blev besluttet at gaa ind til Helsingfors for Dykkerundersøgelse.

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

150. Ff. **Klitboen** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med Fisk.

Grundstødt d. $8/2$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/2$ 34. Strandingsforretning i Harboøre d. $8/2$ 34. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $23/2$ 34.

D. $7/2$ Kl. 23 afgik K. fra en Fiskeplads ca. 75 Sm. V. for Thyborøn. D. $8/2$ Kl. ca. 4, da K. var ca. 50 Sm. fra Land, var Vinden frisket til en V.-lig Orkan. Det forsøgtes at holde Fartøjet op mod Søen. Kl. ca. 15^{30} tog K. Grunden paa den yderste Revle ved Harboøre, hvorefter Fartøjet blev sat paa Land.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Vejrforholdene.

151. M/Gl. **Komet** af Burg, 79 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Ringkøbing til Aalborg.

Grundstødt d. $5/8$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Hvide Sande d. $5/8$ 34 og i Ringkøbing d. $25/8$ 34.

D. $4/8$ Kl. 22^{30} befandt K. sig ved Indløbet til Hvide Sande. Da Skibet paa Grund af, at det blæste en NV.-lig Storm, med stærk Strøm ikke kunde gaa ind i Havnen, blev Roret lagt haardt Bb. og Ankeret stukket i Bund med ca. 50 Favne Kæde paa 1,5 m Vand. Skibet drev imidlertid med Ankeret, og Kl. 2^{15} tog det Grunden og blev staaende. D. $8/8$ Kl. 13 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var haardt Vejr.

152. Gl. **Kristine Jensen** af Hasle, 92 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Hernøsand til Nykøbing Sj.

Grundstødt d. $15/10$ 34 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Søforklaring i Nykøbing Sj. d. $19/11$ 34.

Kl. 20^{00} løb K.J. ind i Vigen Ø. for Raastens Odde og ankrede. Ankeret holdt imidlertid ikke og inden det andet Anker blev stukket ud havde K.J. taget Grunden. Samme Dag kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

153. D/F **Kronprinsesse Louise** af Helsingør, 516 Reg. T. Br. Bygget 1891/05 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Helsingør med Passagerer.

Kollideret d. $30/4$ 34 i Sundet.

Søforklaring og Søforhør i Helsingør d. $1/5$ og $11/9$ 34.

Kl. 6^{55} afgik K.L. fra Helsingborg. Da Færgeren havde gennemsejlet ca. $2/3$ af Ruten, saas en S. fra kommende Damper — S/S »Chevy Chase« af Newcastle — i 800—1000 m Afstand, med Kurs skærende K.L.s Kurs. Fra K.L. blev der som Advarselssignal givet en meget lang Tone med Dampfløjte. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 200 m og der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen først beordret Langsomt Frem, derefter Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter blev der givet Ordre til Forceret Fuld Kraft Bak. Et Par Sekunder efter, da Skibene var 80—100 m fra hinanden hørtes fra C. 1 kort Tone, og C. saas dreje Stb. over, men umiddelbart efter tørnede C. med Stævnen imod K.L.s Bb.s Side forude i Vingeudbygningen, der blev skaaret igennem til Skibssiden.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

154. Ff. **Käte** af Frederikshavn, 24 Reg. T. Br. Bygget 1929.

Sprunget læk d. $16/2$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $23/2$ 34.

Kl. ca. 15, da K. skulde lette fra en Ankerplads ca. 90 Sm. V. $1/2$ S. af Thyborøn, fik Fartøjet en Wire i Skruen. Under Arbejdet med at klare Skruen, dels ved egen Hjælp dels ved Hjælp fra Ff. »Hekla« af Esbjerg, der var kommet til Stede, blev Fartøjet læk. Da det viste sig, at K. ikke kunde holdes læns, naar Motoren gik, blev Skibet af H. bugseret ind til Esbjerg.

155. M/S **Langeland** af Rudkøbing, 70 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra København til Rudkøbing med Stykgods.

Grundstødt d. $17/2$ 34 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $20/2$ 34. Søforklaring i Rudkøbing d. $20/2$ 34.

Kl. ca. 5 havde L. de hvide Ledefyr paa Agersø overet. Da Rorsmanden mente at være kommet for langt i Fyrvinklen paa Helleholmfyret drejede han Bb. over, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Kl. 15^{30} kom L. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes den Omstændighed, at der er sejlet for længe paa Kursen: Ledefyrene overet, før der blev drejet Bb. over.

156. M/B **Latona** af Linköping.

Brand om Bord d. $14/7$ 34 i København: 4 Personer kommet til Skade.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $15/7$ 34.

Kl. ca. 17^{30} , umiddelbart efter at L. ved Pramrenden fra Langelinie til Frihavnen havde faaet fyldt

ca. 500 l Benzin paa sine Tanke, skete en Eksplosion, hvorved Dækket blev sprængt og der opstod Ild i Agterdækket. Fra nogle ved Langelinie liggende tyske Krigsskibe kom der straks Hjælp, ligesom Brandvæsenet hurtigt kom til Stede. Forinden det lykkedes at faa Branden slukket, havde Ilden raseret Skibet indvendigt med Undtagelse af agterste Rum, hvori Brandstoftanken var anbragt. Ved Eksplosionen kom de ombordværende 4 Personer til Skade og blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Eksplosionen maa antages at hidrøre fra, at Rummene under Benzinfyldningen er blevet fyldt med Benzindamp, der er blevet antændt enten af Gnister fra Motoren eller af Ilden paa Kabyskomfuret.

157. S/S **Laucrisse** af Guernsey, 576 Reg. T. Br. Paa Rejse fra St. Malo til Struer med Hvede.

Grundstødt d. $^{10}/_{10}$ 34 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $^{18}/_{10}$ 34.

Kl. 15 grundstødte L. i Regntykning ved Oddesund Nord. D. $^{14}/_{10}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Regntykning.

158. M/S **Laura** af Roskilde, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Lübeck til Saxkøbing med Koks.

Grundstødt d. $^{15}/_{10}$ 34 ved Gedser.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $^{24}/_{10}$ 34.

Kl. ca. 1³⁰ da L., der havde Motorskade, laa til Ankers for begge Ankre lige Øst for Telegrafmærket ud for Gedser, blæste det op til en V.-lig Storm, og Skibet begyndte at drive. Kl. ca. 2 tog Skibet Grunden og blev staaende hvorefter Besætningen vadede i Land. D. $^{16}/_{10}$ kom L. flot ved Hjælp af en Bjergningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

159. S/S **Lexa Mærsk** af Aalborg, 900 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Archangel til Immingham med Tømmer.

Kollideret d. $^{29}/_{10}$ 34 paa Archangel Floden.

Søforklaring i Newcastle d. $^{19}/_{11}$ 34. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $^{21}/_{3}$ 35.

Kl. 19⁴⁰ da L.M., der havde Lods om Bord, passerede Okonomi Savmøllen, sejlene for Langsom Fart i Fyrlinien, saas forude om Bb. Toplanterne og den grønne Sidelanterne fra en Damper, der senere viste sig at være Slæbedamper »Loadsman« af Archangel. Kort efter drejedes L.M. Bb. over op i en anden Fyrlinie, og L.s Lanterner havdes nu 1 Str. om Stb. i en gisset Afstand af 1 Sm. Ca. 4 Minutter senere saas pludselig begge Sidelanterne fra L. Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede L.M. med Stævnen imod L.s Bb.s Side. Ved Kollisionen blev L. saa beskadiget at Skibet senere sank.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

160. S/S **Lica Mærsk** af Aarhus, 2480 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal.

a) Paa Rejse fra Oran til Manchester med Appelsiner.

Paasejlet d. $^{17}/_{1}$ 34 i Manchester.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{18}/_{1}$ 34.

Kl. ca. 15, medens L.M. laa fortøjet til Dolphins i Manchester Ship Canal, tørnede japansk S/S »Toyooka Maru« mod L.M.s Stb. Laaring, hvorved 4 Plader paa Laaringen og Dæksvinkeljernet blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T.M. foreligger ikke.

b) 1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af et Ulykkestilfælde d. $^{19}/_{9}$ 34 i London.

Indberetning fra Generalkonsulatet i London dat. $^{1}/_{10}$ 34.

Kl. ca. 16, da L.M. laa fortøjet ved Canada Yard South, var Letmatros Svend Aage Nielsen af Rønne beskæftiget med at tildække 2. Lugen. Under dette Arbejde traadte han op paa en Luge, der ikke laa rigtig paa Plads, og styrtede ned i Lastrummet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d. $^{21}/_{9}$ afgik ved Døden.

161. S/S **Lifland** af København, 2254 Reg. T. Br. Bygget 1020 af Staal. Paa Rejse fra New York til London med Stykgods.

Kollideret d. $^{13}/_{2}$ 34 i den engelske Kanal.

Indberetning til Board of Trade dat. $^{16}/_{2}$ 34. Søforklaring i Newcastle on Tyne d. $^{28}/_{2}$ 34.

Kl. 1⁵⁸, da L. var paa gisset 50°32' N. Brd., 0°30' V. Lgd., styrende mv. Ø. $^{1}/_{2}$ S., blev det tæt Taage, hvorfor der blev slaaget Langsamt til Maskinen og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. ca. 2 hørtes en Dampers Taagesignal forude lidt om Stb., og Maskinen blev stoppet, Taagesignalet blev besvaret med 1 lang Tone med Dampfløjten. Ca. 1 Minut senere hørtes Damperens Taagesignal ca. 2 Str. om Stb., Signalet blev atter besvaret med 1 lang Tone. Efter ca. 1 Min. hørtes Damperens Taagesignal paany og blev atter besvaret med 1 lang Tone. Ca. 1 Minut senere hørtes atter 1 lang Tone fra det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Rosa Luxemburg« af Archangelsk, og da L. nu laa stoppet uden at gøre Fart, blev Signalet besvaret med 2 lange Toner. Da R.L.s Taagesignal kort efter hørtes 4 —5 Str. om Stb., blev der atter givet 2 lange Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom R.L.s Toplanter og røde Sidelanterne i Sigte ca. 5 Str. om Bb.; L.s Maskine beordredes Fuld Kraft Bak; men faa Sekunder efter, Kl. ca. 2⁰⁵, tørnede R.L. med Bb.s Bov mod L.s Stævn. Ved Kollisionen fik L. Stævnen trykket ind fra Vandlinien ca. 2 $^{1}/_{2}$ m op og nogle Plader ud for Nr. 1. og 2. Luge samt det opstaaende en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R.L. foreligger ikke.

162. S/S **Lilian** af Esbjerg, 1271 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $^{10}/_{1}$ 34 i Becton.

Indberetning fra Generalkonsulatet i London dat. $15/1$ 34. Søforhør i København d. $10/3$ 34.

Kl. ca. 6 var Letmatros Anton Vilhelm Stegman af Marstal sammen med en Matros ved at lægge en Lugepresenning op paa Nr. 3 Spil. Under Arbejdet mistede Letmatrosen sit Tag i Presenningen, og da han traadte et Par Skridt tilbage, snublede han og styrtede ned i den aabne Last, hvorved han blev dræbt.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

163. S/S **Lilleborg** af København, 1452 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal.

Kollideret d. $20/9$ 34 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $27/9$ 34.

Kl. 11^{00} , da L., der havde Lods om Bord, befandt sig ud for Cuckholds Point, saas $2\frac{1}{2}$ Streg om Stb. en Bugserbaad med Pramme paa Slæb. Roret blev lagt haardt Stb., men Skibet lystrede ikke Roret, hvorfor Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og Stb. Anker blev stukket i Bund. Umiddelbart efter tørnede L. med Stævnen mod Bb. Side af den agterste Pram.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være, at L. ikke lystrede Roret.

164. M/Gl. **Lilly** af Gullholmen, 82 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg. Paa Rejse fra Flensburg til Holbæk med Ammoniak.

Grundstødt d. $5/10$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Holbæk d. $12/10$ 34.

Kl. ca. 17, da L. var ved Løverodde, blev det besluttet at opankre for Natten. Der styredes ret mod Land for langsom Maskine, medens Loddet holdtes gaaende. Da der loddedes 12 m, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak samtidig med at Ankeret faldt. Det viste sig imidlertid, at L. havde taget Grunden paa 2,5 m Pullen udfor Nørskov. D. $6/10$ Kl. 6 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

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

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $2/4$ 34 i København.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $14/5$ 34.

Kl. ca. 7, da L. var i Færd med at fortøje ved Enghave Brygge, fik den Mand, der tog mod Agterfortøjningerne, Fingrene i Klemme mellem en Ring paa Kajen og en Wire, hvorved 4 Fingre blev beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Wiren totnede for tidligt op paa Grund af, at en Kinke fiskede Rørledningskassen til Agterspillene.

166. M/Gl. **Magda** af Svendborg, 68 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Rønne til Vejle med Lervarer.

Grundstødt d. $12/12$ 34 ved Møens SV.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $14/12$ 34.

Kl. 2^{50} passeredes Møens Fyr. Vejret var diset. Da Skibet antoges at være ca. 1 Sm. fra den gravede Rende ved Nye Tolk, og da Vejret nu var taaget, blev Farten reduceret til Langsomt, og Loddet holdtes gaaende. Der loddedes ca. 11 m Vand. Kl. ca. 3^{15} tog Skibet pludselig Grunden tæt Ø. for Renden over Nye Tolk og blev staaende. Kl. ca. 12 kom M., der var blevet læk, flot ved fremmed Hjælp.

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

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

Kollideret d. $23/2$ 34 paa Themsens.

Søforhør i Aarhus d. $8/3$ 34. Søforklaring i London d. $23/3$ 34.

D. $22/2$ Kl. 23^{50} lettede M., der havde Lods om Bord, fra en Ankerplads indenfor Barrow Deep. D. $23/2$ Kl. 0^{20} , da M. var ca. $1/2$ Sm. fra Mid. Barrow F.S., blev det Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet, samtidig med at Maskinen, der gik Fuld Kraft Frem, blev beordret Langsomt Frem, Kl. 0^{22} hørtes en Dampers Taagesignal forude om Stb., og Maskinen blev straks stoppet. Kort efter saas om Stb. Toplanterne og den røde Sidelanterne fra det andet Skib, der viste sig at være S/S »Camberwell«. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter tørnede M.s Bb.s Bov mod C.s Bb.s Side agten for Midtskibs, hvorefter Skibene gled fra hinanden. Kl. 0^{37} opankredes M. ca. $3/4$ Sm. NØ. for Mid. Barrow F.S., og en Baad blev sendt ud for at opsøge C., der fandtes opankret.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

168. M/Gl. **Mandji** af København, 203 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra København til Danzig med Papir.

Motoren havareret d. $13/10$ 34 i Østersøen.

Søforklaring i Danzig d. $20/10$ 34. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $7/11$ 1984.

Kl. 12^{00} passeredes Falsterbo Rev F.S. Umiddelbart efter gik Motoren i Staa. og det viste sig, at forreste Krumtapleje var løbet varm. Rejsen blev fortsat for Sejlene alene. I de følgende Dage forsøgtes det forgæves at faa Motoren repareret. D. $16/10$ Kl. 4 pejledes Heisternes Fyr i misv. SØ.t.S., Afstand 15 Sm. Det blæste en let N.-lig Brise med Regnbyger. Kl. 5 blev Vinden Ø.-lig. Det forsøgtes at halse rundt for at lægge Skibet

fra Land, men paa Grund af NØ.-lig Dønning lykkedes det ikke. Skibet drev stadig mod Land, og Kl. 6 opankredes i 14 m Vand, 6 Sm. misv. SØ.t.Ø.^{1/4}Ø. af Rixhøft. Da der var Fare for at Skibet skulde drive paa Land, blev der sat Signal for Slæbeassistance, og Kl. 11³⁰ blev M. taget paa Slæb af en Motorskonnert, der indslæbte Skibet til Neufahrwasser.

169. S/S *Margaretha* af Helsingfors, 1838 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Burnt Island til Vejle med Kul.

Grundstødt d. ³¹/₈ 34 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ¹/₉ 34. Søforklaring i Vejle d. ⁶/₉ 34.

Kl. 10⁵⁰ pejledes Læsø NV. Rev i S.t.V. og Nordre Rønner i SSØ. ¹/₄Ø. Herfra styrede SSV. Kl. 11¹⁵ pejledes Læsø NV. Rev i S.¹/₂V., og Kursen ændredes til S.t.V.¹/₂ V. Vejret var sigtbart. Kl. 11³⁵ tog Skibet Grunden paa Læsø NV. Rev og blev staaende. Kl. ca. 21 kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Bjærgningsdampere og efter at ca. 40 Tons af Lasten var kastet over Bord.

Anm. Søretten har intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning samt ved at Afstanden til Læsø NV. Rev er gisset for stor.

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

Kollideret d. ¹/₁ 34 paa Themsen.

Søforhør i København d. ¹⁰/₁ 34.

Kl. ca. 23¹⁰, da M., der havde Lods om Bord, i tæt Taage befandt sig Ø. for Margeret Ness, hvor der laa mange Ankerliggere, blev der prajet fra en Slæbebaad, at der var en Bøje tæt om Bb. Slæbebaaden — S/S »Richview« — gled langs Siden af M., hvorfor Maskinen blev stoppet; men umiddelbart efter hørtes en knagende Lyd, hvorefter R. forsvandt i Taagen. Det er senere oplyst, at R. ved Kollisionen har faaet beskadiget Masten, Styrekassen, Lanternebrættet og Lønningen samt mistet en Lanterne.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

171. S/S *Margrethe* af København, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

Paasejlet d. ²⁵/₅ 34 i Fredericia.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²/₆ 34.

Se Nr. 100.

172. Ff. *Marie* af Struer, 5 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Es og Fyr. Paa Rejse fra Struer til Thyborøn med Fiskeredskaber.

Grundstødt d. ⁹/₄ 34 i Limfjorden.

Strandingsforretning i Thyborøn d. ¹⁸/₄ 34. Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₄ 34.

Kl. ca. 22, medens Føreren var beskæftiget med at sjækle et Anker i Kæden, satte Motoren ud, og da Føreren løb agterover, faldt Ankeret udenbords og fik Hold i Bunden, hvorved M. af Strøm og Vind blev ført paa Grund paa S.-Siden af Løbet. Skibet er senere kommet af Grunden ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

173. Ff. *Marie* af Frederikshavn, ca. 8 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Frederikshavn til Hals.

Tørnet Havnemolen og sunket d. ¹/₉ 34 i Sæby.

Søforklaring og Søforhør i Sæby d. ⁵/₉ 34.

Kl. ca. 21³⁰, da M. under en haard NØ.-lig Kuling med høj Sø befandt sig i Havneindløbet til Sæby, hvor der blev søgt ind paa Grund af Vejrforholdene, tog en svær Sø Styret af Fartøjet, der af Søen blev kastet ind mod det søndre Molehoved. Fartøjet drejede derefter rundt og gik rundt Havnehovedet ind paa Stenene paa den udvendige Side, hvor det fyldtes med Vand og sank. D. ²/₉ Kl. ca. 4³⁰ blev Besætningen — 2 Mand — bjærget.

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

174. Ff. *Marie Magdalene* af Sæby, 18 Reg. T. Br. Bygget 1934 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Kattegat til Sæby.

Grundstødt d. ⁷/₁₂ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Ebeltoft d. ¹²/₁₂ 34.

Kl. 18³⁰ afgik M.M. fra Fiskepladsen Klipperne N. for Samsø. Det blæste en VSV.-lig Brise, og det var tæt Taage. Strømmen var stærk modgaende. Der styredes NØ.t.Ø. Kl. ca. 19⁴⁵ loddedes 14 m Vand.

Der loddedes med Mellemrum, og Dybden var omtrent ens. Kort efter kom i en Klaring to klare Lys i Sigte V. for M.M., og da Lysene blev antaget for at være en Dampers Topplanterner, ændredes Kursen til NV. Ca. 5 Minutter senere tog Skibet Grunden paa Gaasehagen og blev staaende. D. ⁸/₁₂ Kl. ca. 19 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at 2 paa Gaasehagen anbragte elektriske Lys paa Grund af Vejrforholdene blev antaget for en Dampers Topplanterner.

175. 3^m M/Sk. *Marité* af Strænder, 192 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ³⁰/₄ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Reykjavik d. ²/₅ 34. Søforhør i Reykjavik d. ²⁹/₅ 34.

Kl. 2¹⁵, da M. under en SV.-lig Storm befandt sig paa 63°20' N. Brd. 21°37' V. Lgd., tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Fisker Napoleon Isacksen af Solmunde, der lige kom op fra Lukafet, blev skyllet over Bord. Der kastedes Redningskrans og Liner ud samtidig med, at Skibet blev lagt paa den anden Bov. Efter ca. 5 Timers forgæves Eftersøgning blev Kursen sat mod Reykjavik.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

176. S/S **Martin Goldschmidt** af København, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d. ²⁶/₁₀ 34 i Hull.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹/₁₁ 34.

Kl. ca. 7⁰⁰, da M.G. laa fortøjet langs Kaj i Victoria Dock, tørnede S/S »Ramava« af Riga, der forhalede i Dokken, M.G.s Stb.s Side, hvorved Broen blev beskadiget.

177. Ff. **Metha** af Frederikshavn, 29 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg.

Kæntret og forlist d. ¹⁵/₃ 34 ved Skotlands Ø.-Kyst; 4 Omkomne.

Indberetning fra Vicekonsulatet i Wick dat. ¹⁶/₃ og ⁷/₄ 34. Søforhør i Frederikshavn d. ²⁰/₄ 34. Forlisansmeldelse dat. Frederikshavn d. ¹⁶/₂ 35.

Kl. ca. 19³⁰ under en haard Ø.-lig Storm, saas et Fartøj — M. — under South Head ved Wick Havn holde mod Havnen. Da M. var lige ved Indsejlingen til Havnen, blev Fartøjet ramt Midtskibs af en Braadsø, hvorved det lagde sig over paa Siden. Umiddelbart efter kom en anden Braadsø og kæntrede M., der i Løbet af et Øjeblik var knust mod Klipperne. Efter at Skibet var kæntret saas intet til Besætningen, der maa formodes at være omkommet.

Anm. 1. Besætningen bestod af: Fiskeskipper Karl Nielsen, Fisker Jacob Jacobsen og Dreng Børge Quiste, alle af Frederikshavn samt Bedstemand Karl Harlgreen af Esbjerg.

Anm. 2. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

178. Ff. **Mette Sofie** af Skagen, 26 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Motoren havareret d. ²²/₄ 34 i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. ⁴/₅ 34.

Da M.S. befandt sig 120 Sm. NØ. af Humberen, smeltede Krumtapplejet. Et Reserveleje, som blev indsat, smeltede ligeledes. Kursen blev sat mod Hanstholm for Sejl alene. D. ²⁷/₄, da M.S. var 60 Sm. VNV. af Hanstholm, blev Fartøjet taget paa Slæb af S/S »Ossian« af Leith, som slæbte det ind til Skagen.

179. S/S **Michael Jepsen** af Aabenraa, 2318 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Bangkok til Hongkong med Stykgods og Kreaturer.

Kollideret d. ⁷/₈ 34 i Hongkong Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. ⁹/₈ 34. Søforklaring i Hongkong d. ¹⁴/₈ 34.

Kl. ca. 19⁴⁸, da M.J. befandt sig ved Green Island med Kurs mod Central-Fairway, saas en grøn Lanterne ca. 5—6 Str. om Bb. Kl. 19⁵⁰ blev Maskinen stoppet samtidig med, at der blev afgivet 1 lang Tone med Dampfløjten. Det andet Skib, der senere viste sig at være S/S »Chian Lee« af Chefoo, besvarede Signalet med 1 kort Tone efterfulgt af 1 lang Tone og kort efter med 2 korte Toner. Fra M.J. blev der nu afgivet 1 kort Tone samtidig med, at Roret lagdes haardt Stb., og Maskinen beordredes Langsomt Frem. Kl. 19⁵⁴, da der syntes Fare for en Kollision, blev M.J.s Maskine kastet Fuld, Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter Kl. 19⁵⁶, tørnede M.J.s Stævn mod C.K.s Stb.s Side. Ved Kollisionen blev M.J.s Stævn en Del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C.L. foreligger ikke.

180. Ff. **Minde** af Granorne, 53 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Altona med Sild.

Grundstødt d. ¹⁶/₁₂ 34 ved Romsø.

Strandingsindberetning dat. ¹⁶/₁₂ 34.

Kl. 15 grundstødte M. i taaget Vejir paa Romsø NØ.-Rønner. Kl. ca. 20 kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

181. M/Gl. **Minna** af Thisted, 30 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg. Paa Rejse fra Landskrona til Doverodde med 45 Tons Hvede.

Paasejlet Limfjordsbroen d. ¹⁸/₇ 34.

Søforklaring i Aalborg d. ³⁰/₇ 34.

Kl. 16³⁰ afgik M. fra Aalborg med Signal for Passage gennem Broen. Da M. nærmede sig Broen var denne aaben og der var hejst 3 Kugler paa S.-Siden og 2 Kugler paa N.-Siden af Gennemsejlingsaabningen. Broen passeredes nu af 2 østgaaende Skibe, hvorefter den blev lukket; i M., der paa dette Tidspunkt kun var 2 Skibslængder fra Broen, blev Roret lagt haardt Stb., men det lykkedes ikke at dreje M. klar af Broen, idet Skibet af den haarde N.-gaaende Strøm blev ført ind under Broen, saaledes at Masten tog imod Broen; Skibet svingede rundt, hvorefter det for Motoren sejlede klar af Broen og tilbage til Aalborg.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Paasejlingen. Ministeriet maa, efter det i Sagen oplyste antage, at Paasejlingen skyldes den Omstændighed, at Broen, fra hvilken der vistes Signal for Passage for M., fejltagtig blev lukket inden M. var passeret.

182. S/S **Minsk** af Middelfart, 1229 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

Mistet Dækslast d. ¹²/₆ 34 paa Lissabon Red.

Søforklaring i København d. ⁴/₇ 34.

Kl. 20⁴⁵, medens M. lastede Korkballe, tog Skibet pludselig en Overhaling til Bb. og umiddelbart efter til Stb., hvilket foraarsagede, at Dækslaststøtterne knækkede og gik overbord tillige med en Del af Dækslasten.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til at Skibet pludselig krængede over. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Havariet skyldes Strømmen, der løb med en Fart af ca. 6 Knob.

183. M/Gl. **Mira** af Aarhus, 39 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Nørresundby til Mullerup med Cement.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{12}$ 34. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $\frac{18}{1}$ 35.

Kl. 14 passeredes 3-Kosten ved Mariager Fjord. Kort efter blev det Taage. Kursen var sat paa Fornæs, og da Skibet nærmede sig Gjerrild blev Maskinen sat paa Halv Kraft. Loddet holdtes gaaende. Lodskuddene viste ca. 10 m Vand. Der styredes S.t.Ø. og Taagesignalet fra Fornæs hørtes forude lidt om Stb. Kl. ca. 18³⁰ loddedes pludselig 4m Vand, og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 1 Sm. N. for Fornæs Fyr og blev staaende. D. $\frac{7}{12}$ Kl. 4 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

184. M/Jagt **Mjølner** af Rudkøbing, ca. 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Horsens til Kolding.

1 Mand faldet overbord og druknet; Skibet grundstødt d. $\frac{16}{3}$ 34 i Horsens Fjord.

Søforhør i Kolding d. $\frac{18}{4}$ og $\frac{19}{4}$ 34.

Kl. ca. 15³⁰, da M. var ved Alrø, skulde Føreren, Ebbe Laurits Ebbesen af Kolding, hale Forsejls-skøderne tot. Under dette Arbejde blev han slaaet overbord af Klyverskødet. Efter forgæves at have forsøgt at faa Tag i den overbordfaldne med en Baadshage, blev en Redningskrans kastet ud og Jollen sat i Vandet. Den overbordfaldne, der var bevistløs, blev bjerget op i Land, hvor der forgæves blev foretaget Oplivningsforsøg. M. blev imidlertid sat paa Grund ved Alrø. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

185. M/Sk. **Monsunen** af København, 57 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg. Paa Rejse fra Vanikoro (Santa Cruz Islands) til Tulagi.

Strandet og forlist d. $\frac{10}{8}$ 34 i Stillehavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{10}$ 34.

Kl. 15⁰⁰. da M. afgik fra Peu paa Vanikoro-Øen, blev Skibet af en Byge drevet ind paa Kysten, hvor det blev Vrag.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

186. S/S **Møen** af Stege, 357 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Stubbekøbing til Stege.

Grundstødt d. $\frac{31}{12}$ 34 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i København d. $\frac{4}{1}$ 35.

Kl. ca. 9 afgik M. fra Stubbekøbing. Der sejledes over Farø-Jord gennem Ulvshaledybet. Da Petersværft var passeret, blev det Taage, og da den hvide Prik N. for Nordre Stenkar var passeret, blev Farten reduceret til Halv Kraft. Umiddelbart efter saas den røde Prik Ø. for Nordre Stenkar forude om Stb. Da Prikken blev antaget for den hvide Prik styredes efter denne, og kort efter — Kl. 9⁴⁵ — tog Skibet Grunden og blev staaende. Den $\frac{2}{1}$ 35 Kl. 12¹⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

187. M/Gl. **Nanny** af Svendborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra København til Randers med Soyaskraa.

Grundstødt d. $\frac{25}{1}$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{1}$ 34.

Kl. 6¹⁰ grundstødte N. i taaget Vejr ved Stavshoved. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

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

Grundstødt d. $\frac{22}{11}$ 34 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{11}$ 34. Søforklaring i Odense d. $\frac{26}{11}$ 34.

Kl. ca. 17 passeredes Vejrø, hvorfra styredes efter Omø. Det blæste en V.-lig Kuling. Kl. ca. 18 blev det Regndis. Der blev gaaet Langsamt for Motoren, og Loddet holdtes gaaende; der loddedes ca. 12 m Vand. Kl. 20 drejedes Skibet til Vinden. Kl. ca. 22 kom Omø Fyr i Sigte, visende 2 Blink. Der styredes op efter Fyret. Kl. ca. 22²⁰ loddedes 8 m Vand, og kort efter tog Skibet Grunden paa Omø Tofte og blev staaende. D. $\frac{23}{11}$ Kl. ca. 10 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

189. 3^m Sk. **Nathalia** af Skillinge, 217 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Aarhus til Gdynia med Jærn.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 34 ved Sjællands N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{24}{3}$ 34.

Kl. 16 grundstødte N. ved Aalsgaarde. Skibet er senere kommet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning.

190. Ff. **Neptun** af Vestmanhavn, 89 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Fyr og Eg.

Forlist i April Maj 1934 Atlanterhavet; 23 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Vestmanhavn $\frac{15}{7}$ 34. Søforhør i Vestmanhavn d. $\frac{26}{1}$ 35.

D. $\frac{20}{3}$ afgang N. fra Vestmanhavn paa Fiskeri under Island. D. $\frac{2}{5}$ er N. set ca. 30 Sm. SØ. af Reykjanæs, og da Skibets Jolle d. $\frac{6}{5}$ er fundet i Grindavikini, og der siden intet er hørt eller set til Skibet, maa det antages, at det er forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Ole Jacob Christoffersen af Vestmanhavn, Bedstemændene Niclas Michael Joen-Mikkelsen af Myggenæs og Johannes Jacobsen af Vestmanhavn, Maskinmestrene Jacob Jacobsen af Vestmanhavn og Johan Jacobsen af Myggenæs, Kok Jacob Egholm af Leynum, Fiskerne Jeser Andreas Joensen, Zahle Johannes M. Joensen, Hilmar Danielsen, Oliver Weike, Jacob Pauli Jensen og Julius Joensen, alle af Myggenæs, Thorstein Johannesen og Hans Jacobsen, begge af Kvalvig, Hjalmar Haraldsen, Arendal Haraldsen og Harald Haraldsen, alle af Midvaag, samt Gunnar Petersen, Hans Jacob Petersen, Poul Thomasius Egholm, Julius A. J. Joensen, Joen Arnhold Joensen og Hans Johansen, alle af Vestmanhavn.

191. S/S **Nevada** af København, 3766 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Rosario til Buenos Aires.

Grundstødt d. $\frac{1}{10}$ 34 paa Parana-Floden.

Søforhør i København d. $\frac{19}{11}$ 34.

Kl. 19⁵⁰ da N., der havde Lods om Bord, befandt sig paa Villa Constitucion Red, blev Farten taget af Skibet for at ankre. Kl. 19⁵⁰ blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak samtidig med at Stb. Anker blev stukket i Bund. Under Manøvrering for at svaje Skibet strømmret, tog Skibet Grunden med Agterskibet og blev staaende. D. $\frac{2}{10}$ Kl. 15⁰⁰ ankom en Slæbebaad og begyndte at slæbe N. af Grunden. Under dette Arbejde sprængtes N.s Stb.s Ankerkæde, og Ankeret samt ca. 50 Fv. Kæde mistedes. Kl. 18⁰⁰ kom Skibet flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at der havde dannet sig en Sandbanke i Farvandet.

192. S/S **Nicke** af Gøteborg. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Derwentough til Vejle med Koks.

Grundstødt d. $\frac{29}{9}$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{3}{10}$ 34.

Kl. ca. 3 havdes Trelde Næs Tværs; der sejledes i Træskohage Fyrs hvide Vinkel. Vejret var diset. Kl. 3⁴⁶ tog N. Grunden midt imellem Kosten og Træskohage Fyr. D. $\frac{30}{9}$ Kl. 5³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp, men tog umiddelbart efter atter Grunden. D. $\frac{1}{10}$ Kl. 4³⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden fra Træskohage Fyr er gisset forkert paa Grund af Dis.

193. Ff. **Njardlinger** af Trangisvaag, 52 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg, Bøg og Fyr.

a) Motoren havareret d. $\frac{11}{7}$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Thorshavn d. $\frac{22}{10}$ 34.

Om Eftermiddagen, da N. laa til Ankers ud for Stoksnes, smeltede Krumtapplejerne. N. blev af en anden Kutter indslæbt til Faskurfjord.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Havariet skyldes mangelfuld Smøring.

b) Paa Rejse fra Hull til Færøerne.

Motoren havareret d. $\frac{3}{8}$ 34 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{10}{8}$ 34. Søforklaring i Thorshavn d. $\frac{22}{10}$ 34.

Kl. 3, da N. var ca. 15 Sm. fra Kiniard Head, brækkede Skrueakslen. Der sejledes for Sejlene til Kutteren Kl. 16 var ca. 9 Sm. fra Peterhead, hvorefter N. blev taget paa Slæb af en Trawler og bugseret til Aberdeen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Skrueakslen brækkede som Følge af at Skrueakslen har været ude af Linie.

c) Paa Rejse fra Island til Hull.

Motoren havareret d. $\frac{6}{10}$ 34 i Atlanterhavet.

Da N. var ca. 50 Sm. S. for Aberdeen brækkede Skrueakslen. Skibet sejledes for Sejlene til Aberdeen Bugt.

194. Ff. **Nolsoy** af Thorshavn, 74 Reg. T. Br. Bygget 1880 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Forlist i Maj 34 i Atlanterhavet; 20 Omkomne.

Forlisanmeldelse dat. Thorshavn d. $\frac{24}{8}$ 34. Søforhør i Thorshavn d. $\frac{11}{4}$ 35.

D. $\frac{19}{4}$ afgang N. fra Thorshavn. D. $\frac{11}{5}$ blev Skibet set liggende og fiske i Breiðabugten. Da der intet siden er set til Skibet, og da Liget af Skibets Kok i Slutningen af Maj og Skibets Storbaad om Efteraaret drev i Land paa Islands Sydkyst, maa Skibet antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører Hans David Hansen, Bedstemand Vilhelm Ole Jacob Malvinius Andr. Hansen, Motorpasser Samuel Jacob Jacobsen, alle af Thorsvig, Kok Joen Bernhard Elias Henriksen af Sandevaag, Smører Magnus Poulsen, Fisker Jens Chr. Petersen, begge af Kollefjord, Fiskerne Jens Alif Sigurd Danberg, Edv. Magnus Frits Hansen, John Meinhard Sofus Petersen, Magnus Pauli Hansen, Poul Edv. Chr. Poulsen, Joen Peter Thorsvig, Johs. Olsen, alle af Thorsvig, Johs. Sofus Henriksen af Sandevaag, Poul Martin Ferdinand Johansen, Hans Andr. Johansen, Hans Jacob Ejdesgaard, alle af Eide, Joen Reinhold, Nybo af Hvidenæs, Peter Johan Joensen af Sand og Ole Jacob Jacobsen af Ørebakke.

195. S/S **Norden** af København, 2529 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Staal. Paa Rejse fra New York til Le Havre med Stykgods.

2 Mand kommet til Skade og 1 Mand skyllet over Bord d. $\frac{17}{12}$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Le Havre d. $22/12$ 34.

Kl. 9^{30} , medens 1. Styrmand Lauritz Hansen Jensen af Marstal samt Tømmermanden og en Matros var i Færd med at skalke Proviantlugen agter, tog Skibet, der for mindsket Fart under en VSV.-lig Storm blev holdt af for Vejret, en svær Sø over Agterenden. Tømmermanden og Matrosen blev af Søen slaaet mod Dækslasten, hvorved de blev stærkt kvæstet, medens 1. Styrmand Jensen blev skyllet over Bord. Maskinen blev straks stoppet og 1 Redningskrans samt en tom Petroleumstønde blev kastet over Bord. N. blev drejet op mod Vind og Sø, men al Eftersøgning var forgæves, og Kl. 11^{30} fortsattes Rejsen.

Anm. Aarsagen til Ulykken var haardt Vejr.

196. M/S **Nordhavet** af København, 4617 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Victoria B. C. til Grangemouth med Træ.

Havareret i Marts 1934 i Atlanterhavet.

Indberetning til Board of Trade dat. $2/4$ 34.

I Dagene fra $11/3$ — $13/3$, da N. under en Orkan befandt sig paa ca. 40° N. Br. og 35° V. Lgd., blev 1 Redningsbaad og 1 Motorbaad knust, Kahytsdørene vredet af og Bb.s Køjjer slaaet ind.

197. Ff. **Nordstjernen** af Frederikshavn, 34 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $8/9$ 34 ved Englands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $7/11$ 34.

D. $7/9$ Kl. 16 lettede N. fra en Ankerplads 85 Sm. NØ.t.Ø. af Spurn F.S. D. $8/10$ Kl. 4 grundstødte Skibet, der efter Loggen skulde være 10 Sm. af Kysten, i taaget Vejr i Nærheden af Grimsby. Kl. ca. 19 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

198. S/S **Noreg** af Göteborg, 1430 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Rotterdam med Hvede.

Grundstødt d. $9/2$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $16/2$ 34. Strandingsindberetning dat. $20/2$ 34.

Kl. 22^{35} passerede N., der skulde til Esbjerg for Bunkers, Graadyb F.S. Efter at have passeret den første Lysbøje kom Ledefyrene i Sigte, og Skibet blev holdt i Fyrlinien. Ca. Kl. 23 blussedes efter Lodsen samtidig med at Farten blev mindsket. Da Lodskutteren ikke kom, blev det besluttet at gaa ud til Bøjen og afvente Lods, og Roret blev lagt Bb. Under Drejningen Bb. over tog Skibet Grunden med Forskibet, men kom straks flot igen. Det forsøgtes nu at dreje N. Stb. over, hvorved N. tog Grunden i Farvandet S.-Side og blev staaende. D. $10/2$ kom N. flot ved fremmed Hjælp.

199. Ff. **Nøkken** af Thyborøn, 26 Reg. T. Br. Bygget 1868 af Eg. Paa Rejse fra Göteborg til Thyborøn.

Grundstødt d. $27/6$ 34 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsforretning i Hansted d. $27/6$ 34. Strandingsindberetning dat. $28/6$ 34. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $29/6$ 34.

D. $26/6$ Kl. 21^{30} passeredes Hirtshals i 2 Sm.s Afstand. Der styredes V.t.S. $3/4$ S., hvilken Kurs blev bibeholdt. D. $27/6$ Kl. ca. 4, da N. var i Nærheden af Hanstholm, blev det tæt Taage, og Kl. 5^{30} tog Skibet Grunden paa inderste Revle 2—300 m Ø. for Havnemolen ved Hanstholm. Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

200. B/B **Odin** af København, 91 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal.

Kollideret d. $6/1$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $8/1$ 34.

Se Nr. 18.

201. S/S **Odin** af København, 632 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Staal. Paa Rejse fra København til Stettin.

Kollideret d. $27/4$ 34 paa Oderen.

Søforhør i København d. $3/5$ 34.

Kl. 5^{40} , da O., der havde Lods om Bord, befandt sig i Pappenwasser mellem Bøje 9 og I, hørtes Taage-signal fra en Bugserbaad forude. Maskinen blev stoppet og Roret lagdes lidt Stb. Et Øjeblik senere kom Slæbebaaden, der senere viste sig at være S/S »Bleibtreu« med 2 Lægtere paa Slæb, i Sigte om Stb., skærende O.s Kurs. Roret blev lagt haardt Stb., men umiddelbart efter tørnede O. med Stævnen mod Bb. Side af den agterste Lægter — Lgt. »Zülchow 6«. — O. tog ingen Skade ved Kollisionen.

Anm. Søforklaring fra B. og Z. foreligger ikke.

202. S/S **Oiga** af København, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Thisted til Lemvig.

Grundstødt d. $11/2$ 34 paa Limfjorden.

Søforklaring i Danzig d. $30/2$ 34 og i Randers d. $10/3$ 34.

Kl. ca. 10 passeredes den V.-lige hvide Kost paa Skulds Hage. Da Skibet skulde være ved den næste hvide Kost, der paa Grund af en svær Byge ikke var i Sigte, beordredes Maskinen Halv Kraft og Roret blev lagt lidt Bb. Umiddelbart efter kom den røde Kost paa Ølands Hage i Sigte ca. 1 Str. om Stb.; Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Da Skibet ikke drejede Stb. over, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog O. Grunden og blev staaende. $14/2$ Kl. 22^{35} kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

203. S/S Otto Cords af Rostock.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $^{25}/_1$ 34 i København.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{25}/_1$ 34.

Kl. ca. 15⁴⁵, da O.C. lossede Koks i Sydhavnen, knækkede Bolten i Lossehjulet, hvorved Hjulet faldt ned i Lasten og ramte en Arbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Bolten i Lossehjulet var rustet fast i Hjulet, hvorfor den løb med rundt og blev slidt over.

204. Ff. Palle af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Forlist d. $^{8}/_2$ 34 i Nordsøen, 1 Mand omkommet.

Søforhør i Esbjerg d. $^{14}/_2$ 34. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg $^{16}/_3$ 34.

Kl. ca. 8 lettede P. fra en Ankerplads ca. 65 Sm. SV.t.V. af Graadyb Barre. Da Vinden i Løbet af Natten var tiltaget til Storm af VNV., og der var høj Sø og haard Strøm, sattes Kursen mod Esbjerg. Kl. ca. 15 var Vinden gaaet om i NV. og samtidig tiltaget i Styrke, hvorfor P. blev drejet op mod Vinden med Maskinen i Gang. Kl. ca. 16 kom der en Braadsø, som slog Nedgangskappen, Styrehuset, Masterne og Prammen over Bord. Fisker Erhardt Jensen Mathiasen af Esbjerg, der befandt sig i Styrehuset, blev slaaet over Bord med dette. Da Maskinrummet var fyldt med Vand, saaledes at Motoren var stoppet, var en Eftersøgning umulig. Da Fartøjet ikke kunde holdes flydende, tilkaldtes Hjælp fra Ff. »Louise« af Esbjerg, som laa underdrejet i Nærheden. Ved Hjælp af Liner opnaaedes Forbindelse mellem Skibene, og P.s Besætning — 3 Mand — blev en efter en trukket om Bord i L. Kl. 17³⁰ sank P.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

205. M/S Panama af København, 6650 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Singapore til Manila med Stykgods.

Maskinen havareret d. $^{9}/_4$ 34 i Kina Søen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Hongkong d. $^{24}/_4$ 34.

Kl. 2⁵⁰ afgik P. fra Singapore Red. Kl. 3²⁵ blev Bb.s Motor stoppet, da Krumtapakslen kastede meget, og en Undersøgelse viste, at agterste Krumtapslag til Nr. 5 var løs ved Krympningen og Slaget vredet 3 mm. Endvidere var Bærebroyen til agterste Hovedleje revnet igennem paa Forkant om Bb. og 100 mm paa hver Side af Hullet om Stb. P. søgte ind til Hongkong for Reparation.

206. Ff. Pax af Esbjerg, 22 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $^{10}/_4$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $^{12}/_5$ 34.

Kl. ca. 9, da P. under en frisk Ø.lig Kuling befandt sig udfør Sæddingen, blev Fisker Torben Christensen Nielsen af Esbjerg, der stod paa Styrehusets Tag og som var beskæftiget med at bjærge Storsejlet, slaaet over Bord af Bommen. Motoren blev straks slaaet Bak, men da den var ved at gaa i Staa, blev der atter slaaet Frem og Roret taget haardt i Borde. Den overbordfaldne, der saas agterude, forsvandt i Løbet af et Par Minutter og kom ikke mere til Syne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

207. M/B Pax af København.

Kollideret d. $^{22}/_7$ 34 i Københavns Havn.

Politirapport dat. $^{22}/_7$ og $^{24}/_7$ 34. Søforklaring i København d. $^{23}/_8$ 34.

Da P., der kom sejlene fra Børsen i Retning mod Toldboden, kom ud i Havneløbet, saas to Motorbaade midt i Sejløbet udfør Wilders Plads sejlene i Retning fra Toldboden mod Knippelsbro. P., der holdtes over i Stb.s Side af Havneløbet, gav en lang Tone i Sirenen, og da den forreste af de to Motorbaade — »Svalen« — ikke forandrede Kurs, gav P. et kort Stød i Sirenen og drejede yderligere Stb. over, samtidig med at Motoren sattes ned paa langsomt Fart. Da S. nu drejede Bb. over, og en Kollision syntes uundgaaelig, blev P.s Motor kastet Bak, men umiddelbart efter tørnede P. med Stævnen mod S.s Stb.s Side. For at undgaa at S. skulde synke og for at give S.s Besætning Lejlighed til at komme om Bord i P. blev P.s Motor nu slaaet Frem. Som Følge af denne Manøvre holdtes S. flydende for Stævnen af P. i 5—10 Minutter, og S.s Besætning kom om Bord i P. med Undtagelse af 1 Mand, der ved Sammenstødet var faldet i Vandet og kort efter blev bjerget af en tililende Motorbaad »O.K.« Derefter sank S.

Under den af S.s Fører afgivne Forklaring er intet oplyst om S.s Manøvrer.

Anm. Under $^{11}/_4$ 35 har S.s Fører vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 100 Kr. for ved Pligtforsømmelse at have foranlediget Kollisionen.

208. Bark Pestalozzi af Mariehamn, 1047 Reg. T. Br. Paa Rejse fra London til Mariehamn.

Grundstødt d. $^{28}/_{11}$ 34 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $^{13}/_{12}$ 34.

Kl. 22 grundstødte P. i klart Vejr ved Ravnekosten. D. $^{2}/_{12}$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

209. Ff. Platessa af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Mistet Ankergrejer d. $^{19}/_8$ 34 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $^{13}/_9$ 34.

Kl. ca. 15, da P. var ved at løbe Linerne ud paa en Fiskeplads ca. 130 Sm. V. $^{1}/_4$ S. af Graadyb Barre,

blev Ankergrejerne med tilhørende Bøje paasejlet af et Motorskib — »Stella Polaris« af Bergen — hvorved Ankergrejerne gik tabt.

Anm. Søforklaring fra Besætningen paa S.P. foreligger ikke.

210. S/S **Polly** af København, 798 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Gdynia til Dundalk med Kul.

Havareret d. $11\frac{1}{2}$ 34 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $16\frac{1}{2}$ 34.

Kl. 20⁴⁵, da P. i en SØ.-lig Storm befandt sig ca. 30 Sm. Ø. for Kinniard Head, opdagedes det, at Ror-stammen var knækket. D. $12\frac{1}{2}$ opnaaedes Forbindelse med Trawler »Margaret Rose« af Boulogne som bugserede P. ind til Aberdeen.

211. S/S **Poul Møller** af København, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal.

a) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $27\frac{1}{4}$ 34 i København.

Politirapport dat. $\frac{1}{5}$ 34.

Kl. 14³⁰, da P.M. laa ved Kalvebod Pladsvej og lossede Skærver, blev Dæksmand Egon Andreas Lund, som var beskæftiget i Lasten, ramt af Grabben, da denne blev firet ned, og fik Lændepartiet kvæstet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

b) Paa Rejse fra Hammershavn til København med Skærver.

Kollideret d. $17\frac{1}{5}$ 34 i Københavns Havn.

Søforhør i København d. $11\frac{1}{6}$ 34.

Se Nr. 8.

212. M/S **Primo** af Aalborg, 100 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra København til Stettin med Gasrensemasse.

Sprunget læk og forlist d. $22\frac{2}{3}$ 34 i Østersøen.

Søforhør i København d. $26\frac{2}{3}$ 34. Forlisanmeldelse dat. København d. $5\frac{1}{5}$ 34.

Kl. 10 afgang P. fra Rødvig. Der styredes SØ. Kl. 13 opdagedes det, at der stod Vand i Motorrummet. Det forsøgtes saavel med Motorpumpe som med Haandpumpe at holde Skibet læns. Kl. 14³⁰ stoppede Motor-pumpen, og da det ikke var muligt atter at faa den til at virke, riggedes yderligere 1 Haandpumpe til. Kl. ca. 15³⁰ stoppede Motorens forreste Cylinder paa Grund af Afkøling, og Kl. ca. 16 sprængtes den agterste Cylin-ders Pakninger, og Motoren gik i Staa. Det var imidlertid blevet Vindstille med tæt Taage, Luftfløjten var uafbrudt i Virksomhed til Trykluften var opbrugt. Kl. ca. 18 begyndte Vandet at strømme ind gennem den agterste Cylinder, og Jollen blev gjort klar og sat paa Vandet. Kl. ca. 20, da Vandet stod ind over Agterdækket, blev det opgivet at holde P. flydende, og der blev afgivet Nødsignaler. Kl. ca. 21 stod Vandet ca. 30 cm over hele Dækket, og Kl. ca. 22 gik Besætningen — 4 Mand — i Jollen. Kl. 22³⁰ sank P. paa gisset 55°13' N. Brd. og 12°31' Ø. Lgd. paa ca. 20 m Vand. Jollen blev roet ind til Rødvig.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Lækagen.

213. M/Tj. **Prøven** af Marstal, 87 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Jern og Staal.

a) Paa Rejse fra København til Kolding med Soyaskraa.

Havareret d. $16\frac{1}{10}$ 34 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $18\frac{1}{10}$ 34.

Kl. ca. 16³⁰, da P. under en haard ØNØ.-lig Storm, førende Stagfok og klodsrebet Storsejl, befandt sig i Nærheden af Møen, brækkede Stb.s Sværd paa Midten. Senere paa Eftermiddagen gik Vinden om i NØ., og der styredes SV. over. Kl. ca. 19 $\frac{1}{2}$ slog Storsejlet over, hvorved Skødet og Agterhaleren, der støtter Masten, brækkede. Sejlene blev bjærgede. Under Arbejdet med at bjærge Storsejlet, bemærkedes det, at Masten gav sig, og umiddelbart efter brækkede den lige over Mastekisten og faldt forover, hvorved der skete en Del Skade paa Ankerspil og Lønning. Ved Faldet mod Lønningen brækkede Masten paa Midten, og Bom-men samt Toppen faldt udenbords og blev hængende langs Siden. Motoren forceredes for at komme klar af Møen. Kl. ca. 20 begyndte Motoren at gaa uregelmæssig og Kl. ca. 20³⁰ gik den i Staa. Det lykkedes dog at faa Motoren i Gang igen. D. $17\frac{1}{10}$ Kl. ca. 3, da P. var ved den gravede Rende til Tolke Dyb, gik Mo-toren i Staa for femte Gang og Skibet opankredes. Kl. ca. 9 lettedes og Kl. 14³⁰ ankom P. til Stubbekøbing.

Anm. Havariet skyldes haardt Vejr.

b) Paa Rejse fra Korsør til Aarhus med Bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $6\frac{1}{12}$ 34 ved Samsø Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $14\frac{1}{12}$ 34.

Kl. ca. 12⁴⁰ passeredes Halskov Rev F.S. Herfra styredes misv. NV.t.N. $\frac{1}{2}$ N. Kl. ca. 14³⁰ blev det tæt Taage. Kl. ca. 15¹⁵ hørtes Romsø Taagesignal Tværs i en gisset Afstand af 1 Sm. Kl. 16 loddedes ca. 22 m, Kl. 16³⁰ ca. 25 m, Kl. 17 ca. 22 m og Kl. 17³⁰ ca. 26 m. Taagen lettede nu noget, og Kl. ca. 18 saas af og til et svagt Lys ca. 1 Str. foran for Tværs om Stb. Da Lyset blev antaget for Klokketønden N. for Lille-Grunden, styrede SØ. over. Kl. ca. 18³⁰ loddedes ca. 11 m, og Kursen ændredes saaledes, at Lyset holdtes ca. 1 Str. om Bb. Der styrede N.t.V. Umiddelbart efter blev det atter tæt Taage, og Lyset forsvandt. Kl. ca. 18⁴⁰ hørtes et Taagesignal, der blev antaget for at hidrøre fra et Sejlskib, ca. 3 Str. om Bb. Kl. ca. 19 tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig, ud for Verhøj paa Samsø, ca. 1 Skibslængde fra Land. D. $7\frac{1}{12}$ Kl. ca. 11 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet man efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Ljushage Lysbøje paa Grund af Taage blev forvekslet med Lille-Grund Lysbøje.

214. Ff. **Pytte** af Esbjerg, 32 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $18/6$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $21/6$ 34.

Kl. 11, medens P. var ved at løbe Vodlinerne ud paa en Fiskeplads ca. 115 Sm. V.t.N. $1/2$ N. af Vyl F.S., hørtes en Lyd fra Tørnstangen i Bb.s Side, hvorfra Vodtovet løb ud i Vandet, og det viste sig, at Rorsmanden — Fisker Leo Henrik Albrechtsen af Esbjerg — var forsvundet; hans Kasket saas drivende ca. 20 m agterude. Motoren blev kastet Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter saas den forulykkedes Hænder rage op over Vandet ca. 50 m agterude. Da P. var sejlet tilbage til Stedet saas den forulykkede nede under Vandet, og det lykkedes at faa Tag i hans Pullover med en Baadshage. Pulloveren gik imidlertid itu, hvorefter den forulykkede sank saa langt, at han tabtes af Syne. Da den forulykkede ikke kom til Syne i Løbet af ca. 10 Minutter, blev der trukket Vod i ca. 3 Timer, men al Eftersøgning var forgæves.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede er blevet trukket over Bord af Vodtovet.

215. Galease **Quo-Vadis** af Hamburg, 55 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Visby med Salpeter.

Grundstødt d. $16/4$ 34 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/4$ 34.

Kl. 4³⁰ grundstødte Q.V. i diset Vejr ved Albue-Triller. Kl. 17¹⁵ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taagedis.

216. M/S **Quo vadis** af Groningen, 265 Reg. T. Br. Bygget 1933 af Jern. Paa Rejse fra Kotka til Exeter med Træ.

Grundstødt d. $19/6$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Klitmøller d. $19/6$ og i Thisted d. $20/6$ 34. Strandingsindberetning dat. $20/6$ 1934.

Kl. 1²⁰ passeredes Hanstholm i ca. 3 Sm.s Afstand under tæt Taage. Der styredes SV.; Kl. 3 tog Q.V. Grunden ved Klitmøller. Skibet kom samme Dags Eftermiddag flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Ifølge en af Raad vor de Scheepvaart afsagt Kendelse skyldes Grundstødningen skødesløs Navigering.

217. M/B **Reyði Krossur**, 9 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Rejse fra Voksbotn til Kvalvig.

Kollideret d. $15/12$ 34 i Vestervaag.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $18/12$ 34.

Se Nr. 64.

218. S/S **Rita** af København, 534 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Oslo til Kambo med Mel.

Grundstødt d. $8/1$ 34 ved Norges SØ.-Kyst.

Søforklaring i Drammen d. $12/1$ 34.

Kl. ca. 7²⁰, da R., der havde Lods om Bord, var ca. 1 Skibslængde fra Molen ved Indsejlingen til Moss-Kanalen, opdagedes, at et rødt Fyr paa Molen var blevet forvekslet med et andet kraftigt rødt Lys i Land. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, og Bb.s Anker blev stukket i Bund; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden med Boven og Stb. Side. R. kom straks flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

219. S/S **Robert Mærsk** af Aalborg, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Glasgow til Randers med Koks.

Mistet Dækslast d. $4/1$ 34 i Atlanterhavet og d. $6/1$ 34 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $15/1$ 34.

D. $4/1$ Kl. 5³⁰, da R.M. under en VSV.-lig Storm med høj Sø befandt sig ud for Skotlands V.-Kyst, tog Skibet en svær Sø over, hvorved Dækslaststøtterne paa Agterdækket blev forskubbet og Nettet over Dækslasten revet op. En Del af Dækslasten blev skyllet overbord og Skibet fik betydelig Slagside. — R.M. blev lagt op mod Søen, Farten blev reduceret til Halv Kraft, og det forsøgtes at rette Skibet op ved at lempe Dækslast over Bord. Kl. 23 var Vinden løjet en Del, og der styredes NØ.t.Ø. for at søge Læ under Hebriderne. D. $6/1$ paa Morgenvagten, da R.M. under en SSV.-lig Storm befandt sig Ø. for Skotland, skyldes store Mængder af Dækslasten over Bord. Skibet blev lagt op mod Søen med Maskinen gaaende Halv Kraft.

b) Paa Rejse fra Goole til København med Koks.

Grundstødt d. $14/11$ 34 paa Humber-Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/11$ 34. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $1/4$ og $10/4$ 35.

Kl. 12²⁵, da R.M., der havde Lods om Bord, befandt sig ved Lower End, Goole Reach, mistede Skibet Styringen. Bb. Anker med ca. 15 Favne Kæde blev stukket i Bund, men R.M. blev af Strømmen ført over i Farvandets Stb. Side, hvor det umiddelbart efter tog Grunden og faldt Tværs i Farvandet. Kl. 13⁰⁰ tilkaldtes en Slæbedamper, og det lykkedes at dreje Skibet i Farvandets Retning. Kl. 23⁰⁰, ved Højvandets Indtræden, kom Skibet flot, Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem, men Strømmen førte Skibet Tværs i Farvandet, hvor det tog Grunden med begge Ender og blev staaende. D. $15/11$ Kl. 1²⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af 2 Slæbebaade.

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

- 220.** S/S **Ronny** af Göteborg, 822 Reg. T. Br. Bygget 1908. Paa Rejse fra Beckton til Køge med Koks. Grundstødt d. $17/8$ 34 i Køge Bugt. Søforklaring og Søforhør i Odense d. $19/9$ 34. Kl. 2 passeredes Drogdens F.S. Herfra styredes misv. SV.t.V. $1/2$ V. Kl. 2⁴⁰ pejledes Lysbøjen S. for Kalleboderne i misv. NV.; Kursen ændredes til misv. V. $1/2$ S. og Farten blev reduceret til Halv Kraft og lidt senere til Langsomt. Kl. 4 beordredes Maskinen atter Fuld Kraft Frem. Kl. 4⁴⁰ ændredes Kursen til misv. SV. og kort efter yderligere Bb. over. Skibet var imidlertid kommet ind paa grundet Vand, og Kl. 5¹⁴ blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog R. Grunden ud for Ølseagle ca. 1000 m S. for Skillingskroen og blev staaende. Kl. 7³⁶ kom Skibet flot ved egen Hjælp.
- Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen till Grundstødningen. Minister maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes dels Strømsætning, dels at Afstanden til Land er bedømt for stor.
- 221.** 4^m M/Sk. **Ruth** af Thurø. 321 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Drogheda til Llanelly. Mistet Anker $29/7$ 34 ved Llanelly. Indberetning til Board of Trade dat. $30/7$ 34. R. mistede Ankeret og 17 Fv. Kæde medens Skibet laa opankret ved Indsejlingen til Llanelly Havn. Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Havariet.
- 222.** S/S **Samsø** af Helsingør, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Køge til Sund; Tom. Grundstødt d. $13/9$ 34 ved Sveriges Ø.-Kyst. Svensk Strandingsindberetning dat. $18/9$ 34. Kl. 0¹⁰, da S., der havde Lods om Bord, var ved Bremø N.-lige Lodshavn, rørte Skibet Grunden paa N.V.-Siden af Lodshavnen. Anm. Aarsagen til at Skibet rørte Grunden angives at være, at Afstanden til Land var bedømt for stor, forinden Lodsens kom om Bord.
- 223.** S/S **Scandia** af Nyborg, 8571 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Baytown, U.S.A. til St. Höggarn med Olie. Grundstødt d. $5/4$ 34 ved St. Höggarn. Svensk Strandingsindberetning dat. $9/4$ 34. Kl. 8⁴⁵ rørte S., der havde Lods om Bord, Grunden ved St. Höggarns Oljebrygga. Skibet kom straks flot ved egen Hjælp.
- 224.** M/B **Siam** af København. Paa Rejse i Københavns Havn. Kollideret d. $3/6$ 34 i Københavns Havn. Søforhør i København d. $11/6$ 34. Se Nr. 121.
- 225.** M/Sk. **Sigrid** af Sandevaag. 83 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Fiskeri ved Grønland. Grundstødt og forlist d. $26/8$ 34 ved Grønlands V.-Kyst. Søforklaring i Færingehavnen d. $27/8$ og i Thorshavn d. $19/9$ 34. Forlisanmeldelse dat. Sandevaag d. $19/11$ 34. Kl. ca. 10³⁰ pejledes Baakeøen S. for Ivigsugartok i misv. SØ.t.S. $1/2$ S. Der styredes misv. SØ.t.S. $1/2$ S. mod Færingehavnen. Kl. 11⁴⁵ blev det Taage, hvorfor Motoren blev sat paa Halv Kraft og Taagesignal afgivet. Kl. 12²⁰ stødte Skibet mod et Undervandsskær og blev staaende. Besætningen gik i Baadene og Kl. ca. 12³⁵ splintredes Kølen, hvorefter S. sank. Kl. ca. 16³⁰ naaede Besætningen Land ved Buxefjordens S.-lige Side. Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste holde for, at Forliset skyldes, at Kursen SØ.t.S. $1/2$ S., der fører ret ind mellem Skærene, blev bibeholdt, da Vejret blev taaget, og at der ikke blev holdt effektivt Udkig om Bord i S.
- 226.** M/Sk. **Skjoldborg** af Frederikshavn, 195 Res. T. Br. Bygget 1901 af Eg. Paa Rejse fra Holmsund til København med Træ. Havareret og mistet Dækslast Oktober/November 1934 i Østersøen; søgt Nødhavn. Søforhør i København d. $22/11$ 34. D. $23/11$ passeredes Svenska Bjørn F.S. Det blæste en haard SV.-lig Kuling. Kl. 15¹⁵ slog en Braadsø Plankerne i Bakkens Stb.s Side bort. D. $29/11$ Kl. 7⁴⁵ under en SV.-lig Storm med orkanagtige Byger brækkede Rorpinden i Midten af Rorstammen. Efter forgæves at have forsøgt at reparere Rorpinden, blev Roret holdt paa Plads ved at fylde Melletrummet i Rorkisten med Tømmer og Græstrosse. Kl. 15⁴⁵ faldt Skibet Tværs i Søen, hvorved Dækslasten forskubbede sig ca. $1/3$ m, og Skibet krængede Stb. over med Dækslasten i Læ under Vand. Da Skibet ikke rettede sig op igen, lempedes ca. 8 Std. af Dækslasten over Bord. Medens Skibet laa overkrænget tog det en Del svære Braadsøer over, hvorved Baadene, der stod surret paa Dækslasten, væltede og blev en Del beskadiget. Da Skibet trak Vand, holdtes Pumpen gaende. D. $1/11$ bemærkedes det, at et Stykke af Rorbladet paa Agterkant var bortrevet. Det lykkedes at faa Rorpinden repareret, og d. $2/11$, da Vejret havde bedret sig, blev Jollen sat paa Vandet, og et Kvadrat paa 1×1 m spigredes og boltedes paa Rorstammens ene Side, medens en Planke med en Dørkplade som Flade boltedes paa den anden side. D. $3/11$ viste det sig, at Roret var for lille, og et Nødror bestaaende af et ca. 13m langt Spir med en Dørkplade paa Enden som Styreflade og Styretallie til hver Side blev rigget ud. Da Rorpinden ikke kunde holde, blev det d. $4/11$ besluttet at søge Nødhavn i Slik eller Fårösund Kl. 15⁰⁰ knækkede Spiret til Nødroret; efter at være blevet lasket sammen blev Nødroret atter rigget ud. D. $5/11$ blæste det en stormende

S.-lig Kuling med haarde Byger og Regndis. S. blev underdrejet for Stb.s Halse, og Nødrøret blev rigget ind. En Stagfokbom blev brækket af Søen, hvorefter en Lossebom blev rigget ud til Brug for Nødrøret. D. $\frac{6}{11}$ Kl. 9^{00} halsedes rundt ved Hjælp af Nødrør og Drivanker. Kl. 16^{20} pejledes Fårø Fyr i misv. NV., gisset Afstand 5 Sm., der loddedes 60 m Vand. Loddet holdtes gaaende. Kl. 20 pejledes Fårø Fyr i misv. NNØ.; Motoren blev startet og der sejledes ind paa Fårø Sund Red.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

227. S/S **Skotland** af København, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Mariager til Burntisland i Ballast.

Tørnet Kajen d. $\frac{11}{1}$ 34 i Fraserburgh Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{18}{1}$ 34.

Kl. ca. 15 under Manøvrering for at fortøje S. paa anvist Plads, blev Skibet af Vinden, der var SSØ., stormende Kuling, drevet ind mod Kajen, hvorved nogle Plader paa Stb.s Side blev trykket ind.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

228. S/S **Sleipner** af København, 1066 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra København til Færøerne med Stykgods.

Mistet Dækslast og havareret d. $\frac{8}{2}$ 34 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{12}{3}$ 34.

Kl. 14^{45} , da S. i en NV.-lig Storm befandt sig ca. 35 Sm. VNV af Hanstholm, blev en Del Dækslast slaet overbord, hvorved 1 Støtte, 1 Ventilator og Skanseklædningen paa Agterdækket blev bøjet.

Anm. Aarsagen til Havarierne fremgaar af det ovenfor anførte.

229. S/S **Slesvig** af København, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Yarmouth N.S. til Hanstport N.S. i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{18}{11}$ 34 ved Canada.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{30}{11}$ 34. Søforklaring i New York d. $\frac{11}{12}$, $\frac{13}{12}$ og $\frac{17}{12}$ 34. Søforhør i København d. $\frac{1}{4}$ 35.

D. $\frac{17}{11}$ Kl. 16^{08} passeredes SW. Ledge Lysbøje tæt om Stb., Log 26. Herfra styredes retv. N. indtil Kl. 17^{25} , da Kursen ændredes til retv. N. 43^0 Ø., Log 37. Kl. 17^{40} pejledes Brier Island Fyr i retv. S. 8^0 Ø., gisset Afstand 8 Sm., Log 39. Kl. 19^{35} , da Loggen viste 57, ændredes Kursen til retv. N. 50^0 Ø., og Kl. 20, da Loggen viste 62, ændredes Kursen til retv. N. 59^0 Ø. D. $\frac{18}{11}$ Kl. 0^{35} saas Quaco Ledge Lysbøje omtrent tværs om Bb. i en gisset Afstand af $1\frac{1}{2}$ Sm. Roret blev lagt haardt Stb. og Skibet drejede 4 Str. Stb. over, men Kl. 0^{40} tog S. Grunden og blev staaende. Kl. 6^{20} kom Skibet, der havde faaet betydelig Bundskade, flot ved egen Hjælp. Kursen blev sat mod St. John, hvortil S. ankom Kl. 11^{50} .

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

230. S/S **Sprightly** af Newcastle, 1899 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Newcastle til Aalborg med Kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{6}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{6}$ 34.

Kl. 5^{30} grundstødte S. i taaget Vejr ved Lyngby Hvidbjerg Strand. Besætningen blev reddet ved Redningsbaad og Raketapparat fra Land. D. $\frac{18}{6}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

231. 3^m M/Sk. **Standard** af Vaag, 267 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri ved Island.

Strandet og forlist d. $\frac{12}{5}$ 34 ved Islands N.-Kyst.

Søforhør i Húsavik d. $\frac{14}{5}$ og i Thorshavn d. $\frac{29}{5}$ 34. Forlisanmeldelse dat. Vaag $\frac{23}{7}$ 34.

Kl. ca. 12 afgik S. fra en Fiskeplads ved Grimsø til Mánáøerne. Det var stille, klart Vejr. Kl. ca. 18 blev Kursen sat mellem Eyjarbreki og Lagø, og der styredes med Kending af Land. Kl. ca. 18^{45} , da S. var ca. $\frac{3}{4}$ Sm. VNV. af Lágø, tog Skibet Grunden paa et Skær, der ikke var afsat i Kortet. Maskinen blev slaet Bak og S. kom straks flot. Umiddelbart efter viste det sig, at Vandet strømmede ind i Lasten gennem en Læk i Lukafet. Pumperne blev straks sat i Gang, men da Vandet i Skibet steg hurtigt, blev Baaden sat paa Vandet. Da en af Skibets Baade nogle Dage før var knust under haardt Vejr, og de tilbageblevne 2 Baade ikke kunde optage hele Besætningen, blev det besluttet at sætte 13 Mand i Land paa Lágø, hvorefter det forsøgte at sætte S. paa Grund ved Tjørnes. Kl. ca. 20^{30} , da Skibet befandt sig midt imellem Øerne og Landet, var det sunket saa dybt, at Resten af Besætningen — 22 Mand — gik i Baadene, og umiddelbart efter sank S. I Løbet af Aftenen indkom Baadene til Máná paa Tjørnes. D. $\frac{13}{5}$ Kl. 3 afgik Motorbaadene »Frosti« og »Garðar« fra Húsavik for at undsætte de paa Lágø værende Folk af S.s Besætning. Det blæste nu en NV.-lig Storm med voldsomme Byger og Temperaturen var faldet til $\pm 4^{\circ}$. Kl. ca. 6 ankom F. og G. til Lágø, og ved Hjælp af Trosser, der var fastgjort til Bøjer opnaedes Forbindelse med Land. Ved Hjælp af Trosserne blev den lille Baad trukket mellem Motorbaadene og Øerne, hvorved det lykkedes at faa de Skibbrudne reddet.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

232. 3^m M/Sk. **Start** af Marstal, 135 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg. Paa Rejse fra Boness til Bay Roberts med Kul.

Kastet Last overbord, havareret i August—September 34 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn

Indberetning fra Konsulatet i Dublin dat. $\frac{21}{10}$ 34.

I Dagene d. $\frac{28}{8}$ — $\frac{29}{8}$ las S. underdrejet for en S.-lig Storm. D. $\frac{29}{8}$ lempedes ca. 5 Tons Kul overbord for at lette Skibet. D. $\frac{2}{9}$ tog Skibet, under en Ø.-lig Storm, en Sø over, hvorved Kabysen blev beskadiget og Surringerne paa Redningsbaaden sprængt. D. $\frac{7}{9}$, da S. laa underdrejet i en NNØ.-lig Storm, blev Klosethuset og noget af Skanseklædningen slaet i Stykker af Søen. D. $\frac{9}{9}$ friskede Vinden fra SV.

Kl. 8 blev Skibet drejet under, idet saavel Rat som Ror var beskadiget. D. ¹¹/₉, blev det besluttet at søge Nødhavn for Reparation af Havarierne, og d. ¹⁶/₉ ankom S. til Crookhaven.

Anm. Aarsagen til Havarierne var haardt Vejr.

233. D/F **Strib** af Fredericia, 508 Reg. T. Br. Bygget 1901/04 af Staal. Paa Rejse fra Fredericia til Strib.

Kollideret d. ⁵/₁ 34 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. ²⁴/₁ 34.

Kl. ca. 9 afgik D/F S. fra Færgeleje I efter at have givet Signal med Fløjten. Da D/F S. var omtrent halvvejs ude af Lejet, saas tværs om Stb. i en Afstand af ca. 2 Skibslængder M/F »strib« af Fredericia styrende i Retning af Havnen. Der blev givet 1 kort Tone med Dampfløjten. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Fra M/F S. hørtes 3 korte Toner i Fløjten; men umiddelbart efter tørnede Motorfærge med Stævnen mod D/F S.s Stb.s Bov. Ved Kollisionen fik D/F S. Stb.s Fenderliste og U-Jernet og en Vinkel beskadiget.

Af den af M/F S.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 9, da S. var mellem 2. og 3. Færgeleje, saas D/F S. komme ud af Færgeleje 1. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten, og Roret blev lagt haardt Stb. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at Skibene for sent har faaet hinanden i Sigte.

234. M/F **Strib** af Fredericia, 115 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Eg. Paa Rejse fra Strib til Fredericia.

Kollideret d. ⁵/₁ 34 i Fredericia Havn.

Søforklaring i Fredericia d. ²⁴/₁ 34.

Se Nr. 233.

235. M/B **Svalen** af København.

Kollideret og sunket d. ²²/₇ 34 i Københavns Havn.

Politirapport dat. ²²/₇ og ²⁴/₇ 34.

Se Nr. 207.

236. S/S **Svava** af Middelfart, 1193 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Kollideret d. ¹⁹/₁₀ 34 i Antwerpen Havn.

Søforhør i København d. ²⁶/₁₁ 34.

Kl. 13¹³, medens S. under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade, manøvreredes rundt i Willems Dok, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Bak. Fra Maskinen blev Ordren besvaret, men den vagthavende Maskinmester lod ved en Fejltagelse Maskinen gaa Fuld Kraft Frem. Stb.s Anker samt 15 Fv. Kæde blev stukket i Bund, og der blev slaaet Stop og derefter Fuld Kraft Bak paa Maskintelegraf. Maskinen arbejdede imidlertid stadig Fuld Kraft Frem, og Kl. 13¹⁵ tørnede S.s Stavn mod Stb.s Side af lægter »Regina Coeli« af Rotterdam, der blev stærkt beskadiget. Ved Kollisionen tørnede R.C. mod Lægter »R. Steppe« af Antwerpen, der tog betydelig Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Antwerpen til København med Stykgods.

Kollideret d. ⁷/₁₁ 34 paa Schelde.

Søforhør i Aarhus d. ¹³/₁₁ 34.

Kl. 21 afgik S. fra Royers Sluse, assisteret af Lods og Slæbedamper. Kl. 9⁰³ kvitteredes Slæbedamperen og Rejsen fortsattes ned ad Floden. Da S. var i Nærheden af den første røde Lysbøje fra Antwerpen, passeredes et Slæbetog af Lægtere om Bb. Da Slæbetoget var passeret, svingede et Skib, der var foran for S. og hvis Agterlanterne havde været i Sigte i nogen Tid, pludselig Bb. over, uden at give Signal. Da S. befandt sig tæt ved Grunden paa Stb.s Side af Farvandet blev Roret lagt Bb. Det andet Skib, der senere viste sig at være Sandpumper »Watergins 3« af Antwerpen, drejede stadig Bb. over, og da der syntes Fare for en Kollision blev S.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, men kort efter— Kl. 21¹⁵ —tørnede S. med Stævnen mod W. 3 midtskibs. Da der var Fare for, at W. 3 skulde synke, blev Maskinen beordret Langsomt Frem og W. 3 blev sat ind paa Grunden. Ved Kollisionen fik S. en større Bule paa hver Side af Stævnen og flere Plader aabnede sig.

Anm. Søforklaring fra W. 3 foreligger ikke.

237. S/S **Sumbø** af Trangisvaag, 115 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Trangisvaag med Stykgods.

Maskinen havareret d. ¹³/₅ 34 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Leith d. ¹⁵/₅ 34.

Kl. 14 afgik S. fra Leith. Da Skibet var tværs af Inch Klith, varmede Tryklejet, og det blev besluttet at søge tilbage til Leith. Under Manøvrering med at lægge til Kajen vilde Maskinen ikke gaa Bak, hvorfor Skibet tørnede haardt mod Kajen.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at det ophedede Trykleje har forøget Friktionen i Akselledningen saaledes, at det var vanskeligt at igangsætte og manøvrere Maskinen.

238. M/H **Svend** af Næstved.

Paasejlet d. ⁵/₇ 34 i Karrebæksminde Havn.

Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ⁷/₇ 34.

Se Nr. 71.

- 239.** Ff. **Sylvia** af Esbjerg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.
Paasejlet d. $\frac{26}{2}$ 34 i Nordsøen.
Søforhør i Esbjerg d. $\frac{8}{3}$ 34.
Kl. Ca. 3³⁰, da S. i frisk NNV.-lig Kuling med høj Sø laa til Ankers ca. 210 Sm. V.t.S. af Graadyb Barre, mærkede Føreren, der var til Køjs, et Ryk i Skibet, og det viste sig, at fransk Trawler »Jaques Jean« havde faaet Hold i S.s Ankergrejer. Da J.J. begyndte at hive sit Trawl ind, kom den saa tæt paa S., at Hækken tørnede mod S.s Stævn. Ved Kollisionen blev Stævnen delvis knust og Ankergodset gik tabt.
Anm. 1. Søforklaring fra J.J. foreligger ikke.
Anm. 2. S.s Vagtsmand, der ved den omhandlede Lejlighed var til Køjs, har ved Retten i Esbjerg vedtaget en Statskassen tilfaldende Bøde paa 40 Kr., subsidiært 6 Dages Hæfte, for Overtrædelse af Bestemmelserne i Art. 29 i de internationale Søvejsregler.
- 240.** M/Gl. **Sylvia** af Aalborg, 53 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Nexø.
1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{8}{3}$ 34 i Østersøen.
Søforklaring i Nexø d. $\frac{9}{3}$ 34.
Kl. ca. 5, da S. i stiv V.-lig Kuling befandt sig i Farvandet mellem Sandhammeren og Hammeren, skulde Letmatros Holger Zachariassen af Østermarie bomme Storsejlet over. Inden Skødet var gjort fast, gik Sejlet over, hvorved Letmatrosen blev revet over Bord. Den overbordfaldne blev hængende i Skødet, men inden Føreren fik fat i en Baadshage, havde han sluppet sit Tag. En Redningskrans blev kastet ud, og Skibet blev holdt paa Stedet i ca. 2 Timer; den overbordfaldne var imidlertid forsvundet og kom ikke mere til Syne.
Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.
- 241.** S/S **Sønderjylland** af Aabenraa, 403 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Sønderborg til Aabenraa.
Paasejlet en Bro d. $\frac{22}{1}$ 34 i Sønderborg.
Søforhør i København d. $\frac{27}{1}$ 34.
Kl. ca. 11, da S. skulde gennem Chr. X.s Bro, mistede Skibet Styret og blev af Strømmen ført med Stb.s Side mod den Ø.-lige og med Stævnen mod den V.-lige Bropille, hvorved Stævnen blev trykket ind og der fremkom en Bule ud for Nr. 2 Luge om Stb.
- 242.** M/Sk. **Søstrene** af Marstal, 73 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Allinge til København med Sten.
Sprunget læk, drevet paa Land og forlist d. $\frac{28}{10}$ 34 ved Sveriges S.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{10}$ 34. Søforklaring i Rudkøbing d. $\frac{6}{11}$ 34. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $\frac{8}{11}$ 34.
D. $\frac{27}{10}$ Kl. ca. 21³⁰, da S. under en frisk SV.-lig Kuling med haarde Byger var ca. 8 Sm. SØ.t.S. af Falsterbo Rev F.S. opdagedes det, at Skibet var læk. Kursen ændredes mod Trelleborg, og Pumpen holdtes gaaende. Vandet steg imidlertid i Motorrummet, og da den læ Lønning stadig var under Vand, maatte Storsejlet bjærges. D. $\frac{28}{10}$ Kl. 0¹⁵ kom en Damper, der senere viste sig at være S/S »Nordbornholm« af Nexø, i Sigte. Der tændtes Nødblus, og N. kom paa Prajehold og forblev efter Anmodning i Nærheden af S. Kl. ca. 2 kunde S. ikke styres. N.s Redningsbaad kom nu langs Siden af S., og det forsøgtes forgæves ved Hjælp af en Line at faa 2 Trosser fra N. om Bord i S. Da S. imidlertid var sunket saaledes, at der stod ca. 1 Fod Vand over Midtskibs, gik Besætningen i N.s Redningsbaad og kom om Bord i N. Efter at have gjort endnu et forgæves Forsøg paa at bjærge S., fortsatte N. Kl. 3³⁰ Rejsen. S., der var ca. 2 $\frac{1}{2}$ Sm. SSV. af Trelleborg, er senere sunket ca. 1 Sm. V. for Trelleborg.
- 243.** Torpedobaad **Søulven**.
Kollideret d. $\frac{21}{8}$ 34 i Vejle.
Søforklaring i Vejle d. $\frac{21}{8}$ 34.
Se Nr. 125.
- 244.** S/S **Tempo** af København, 269 Reg. T. Br. Bygget 1906. Paa Rejse fra København til Danzig.
Tom
Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 34 ved Polens N.-Kyst.
Søforklaring i Danzig d. $\frac{2}{3}$ 34. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{4}{5}$ 34.
Kl. 12 pejledes Stilo Fyr i misv. S.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., Afstand 10 Sm. Det blæste en NNV.-lig Kuling, og der styredes misv. Ø. $\frac{1}{4}$ S. med 9° Afdrift. Vinden friskede, og Kl. 14 ændredes Kursen til misv. Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N., Afdrift 22°. Kl. 15 mistede Skibet Styret, og da der var Fare for at drive paa Land, pumpedes Vand i Lastrummet samtidig med at Maskinen blev forceret det mest mulige. Vinden var imidlertid tiltaget til haard Storm, og Kl. ca. 17, da det viste sig umuligt at holde T. klar af Kysten, blev Kursen sat ret paa Land, og kort efter tog Skibet Grunden ca. 4 Sm. V. for Rixhøft Fyr. D. $\frac{27}{2}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Vejrforholdene.
- 245.** M/Jt. **Thor** af Fejø, 17 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kalundborg til Vesterby paa Fejø med Kunstgødning.
Grundstødt d. $\frac{21}{1}$ 34 ved Sprogø.
Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{3}$ 34. Søforklaring og Søforhør paa Fejø d. $\frac{11}{5}$ 34.
Kl. 1³⁰ grundstødte T. i klart Vejr paa Sprogø Ø.-Rev. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Halskov Rev F.S. er bedømt for lille.

246. S/S **Thyra S.** af København, 1194 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal.

a) Paa Rejse fra Goole til Hamburg med Kul.

Kollideret d. $\frac{8}{2}$ 34 i Hamburg.

Søforhør i København d. $\frac{4}{4}$ 34.

Kl. ca. 13, da T.S., der havde Lods om Bord, med Assistance fra 2 Slæbebaade, under en orkanagtig Storm var ved Indsejlingen til Reiherstieg Havn, sprang Slæbetrossen forude og begge Slæbetrosser agter. Skibet tabte Styret og tørnede mod S/S »Claus Horn«, som laa fortøjet ved Kajen. Ved Kollisionen fik T.S. Ankeret og Klydset trykket ind, og C.H. fik et Hul paa Stb.s Side ud for Nr. 1 Luge.

Anm. Aarsagen til Kollision fremgaar af det ovenfor anførte.

b) Paa Rejse fra Limerick til Leith i Ballast.

Tørnet Kaj og kollideret d. $\frac{3}{9}$ 34 i Leith Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{4}{9}$ 34.

Kl. 23, da T.S., der havde Lods om Bord, under en haard SV.-lig Kuling, skulde manøvrere ind i Imperial Dock, blev Skibet af Vinden ført mod Kajen, som tørnedes med Bb.s Bov. Derefter svingede Skibet rundt og tørnede en Lægter, der laa ved Indsejlingen til Dokken. Ved Kollisionen fik T.S. et Skruerblad beskadiget.

Anm. Aarsagen til at Skibet tørnede Kajen og til Kollisionen, angives at være Vindens Paavirkning i Forbindelse med Skibets langsomme Fart.

247. S/S **Tom** af Stockholm, 2090 Reg. T. Br. Bygget 1919. Paa Rejse fra Oslo til Nordenham i Ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Hansted d. $\frac{8}{2}$ og i Thisted d. $\frac{5}{3}$ 34. Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{2}$ 34.

Kl. ca. 14, da T. under en VNV.-lig Storm var i Nærheden af Hanstholm, styrende NØ., viste det sig umuligt at holde Skibet klar af Kysten. Kursen blev sat ret paa Land, og Kl. ca. 14¹⁵ tog T. Grunden V. for Molen ved Hansted. D. $\frac{3}{3}$ 34 Kl. ca. 17 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Vejrforholdene.

248. S/S **Tovelil** af Esbjerg, 1990 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Rouen med Kul.

Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 34 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Søforhør i København d. $\frac{18}{1}$ 34.

Kl. 16²⁰ havdes Nexø Kirketaarn Tværs i Afstand $2\frac{1}{2}$ Sm. Der styredes S.6° V. retv. Det blæste frisk SØ.-lig Kuling med Snebyger. Kl. 16³⁰ rørte T. Grunden paa Salthammer-Rev ca. 100 m indenfor 2-Kosten. Maskine blev Kastet Fuld Kraft Bak, og T. Kom straks flot. Ved Grundstødningen fik T. en Del Bundskade.

249. Ff. **Tranen** af Tejn, 5 Reg. T. Br. Bygget af Eg. Paa Fiskeri i Østersøen.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $\frac{10}{4}$ 34 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d. $\frac{2}{5}$ 34.

Kl. ca. 1, da T. under en frisk Kuling var ca. 4 Sm. udenfor Allinge Havn, slog en svar Sø over Kutteren, hvorved Motorrummet blev fyldt med vand saa motoren gik i Staa og fartøjet fik svær Bb.s Slagside. Umiddelbart efter savnedes Fisker Hans Christian Thor Johansen af Baastad pr. Rø. og det maa antages, at den paagældende, der sidst var set agten for Styrehuset, er blevet slaaet over Bord af Søen. Paa Grund af vejrforholdene var det umuligt at foretage Eftersøgning af den forulykkede.

Anm. Aarsagen til Ulykken var Vejrforholdene.

250. S/S **Transporter** af Odense, 1561 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Grangemouth i Ballast.

Kollideret d. $\frac{31}{5}$ 34 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. $\frac{5}{6}$ 34.

Kl. ca. 0²⁵, da T. i klart Vejr var ca. 15 Sm. ØNØ. af St. Abbs Head, hørtes en lang Tone fra en Dampfløjte forude om Stb., og umiddelbart efter kom en svagtlysende Klar Lanterne i Sigte paa Stb.s Bov i $1\frac{1}{2}$ —2 Skibslængders Afstand. Da der syntes Fare for en Kollision, blev Roret lagt haardt Bb. Da det andet Skib, der viste sig at være Damptrawler »Launchout« af Fraserburg, var Tværs, blev Roret skiftet, men umiddelbart efter tørnede L.s Stævn imod T.s Stb.s Side ved agterste Baaddavid. Maskinen blev stoppet, og da der fra L. blev givet Fløjtesignal gentagne Gange, blev der holdt ned til denne. Efter Anmodning ledsagede T. L. ind mod Land indtil Kl. ca. 4, hvorefter Rejsen blev fortsat.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

251. S/S **Trio** af København, 493 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal.

Kollideret d. $\frac{5}{1}$ 34 i København Havn.

Søforhør i København d. $\frac{5}{2}$ 34

Se Nr.18.

252. S/S **Trondhjem** af København, 1399 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Framfjord til Bergen.

Kollideret d. $\frac{9}{3}$ 34 i Bergen Havn.

Søforhør i København d. $\frac{19}{3}$ 34.

Kl. ca. 9, da T. var udfør Midten af Skoltegrundskajen kom et udgaaende Skib— M/Gl. »Bella« af Haugesund—i Sigte ved Vaagen. Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med

Dampfløjten. Da B. ændrede Kurs et Par Gange, blev der paany givet 2 korte Toner med Dampfløjten. En Kollision syntes imidlertid uundgaelig, og T.s Maskine, der gik Langsomt, kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tømte B.s Stb.s Laaring imod T.s Stb.s Side udfor Fokkeringen.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

253. S/S **Ubari** af Tallin, ca. 1400 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Jern og Staal. Paa Rejse fra Blyth til Malmø med Kul.

Grundstødt d. $30/12$ 34 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsforretning i Vrist d. $30/12$ 34. Strandingsindberetning dat. $3/1$ 35.

Kl. ca. 6 hørtes Brænding forude, hvorfor Maskinen beordredes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog U. Grunden ved Vrist og blev staaende. D. $31/12$ Kl. ca. 18³⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

254. S/S **Ulla** af Helsingborg, 1842 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Tamshavn til Helsingborg med Svovlkis.

Grundstødt d. $24/1$ 34 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat $29/1$ 34.

Kl. 4 grundstødte U. i Taage ved Kandestederne. D. $25/1$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

255. S/S **Ursula Rickmers** af Hamburg. Paa Rejse fra Holtenau til Aarhus med Soyabønner.

Grundstødt d. $5/12$ 34 ved Sjællands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/12$ 34.

Kl. 13³⁰ grundstødte U.R. i taaget Vejr paa Vengeancegrunden. D. $9/12$ Kl. 14⁰⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

256. M/Gl. **Valborg** af Kalundborg, 42 Reg. T. Br. Bygget 1883 af Eg. Paa Rejse fra Mariager til Kerteminde. med Cement.

Sprunget læk og forlist d. $25/9$ 34 i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg d. $29/9$ 34. Forlisanmeldelse dat. Kalundborg d. $16/11$ 34.

D. $25/9$ om Morgenen afgik V. fra Grenaa, hvor Skibet havde søgt ind paa Grund af Vejrforholdene. Det blæste en frisk VNV-lig Kuling. Da Skibet var ved Sømærket Tvillingerne, viste det sig, at der var ca. 0,75 m Vand i Lasten. Pumpen holdtes gaaende og Kursen ændredes mod Ebeltoft Vig. Ved Sømærket Øreflippen vendtes; der var nu ca. 1,25 m Vand i Skibet. Umiddelbart efter gik Motoren i Staa, og da der var Fare for at Skibet skulde synke, blev der sat Nødsignal. M/S »Marie« af Aarhus kom til Stede, og det forsøgte at bugsere V. ind i Læ af Alhage, men paa Grund af Søen kunde Slæberen ikke holde. Kl. 14³⁰ var Dækket under Vand, og Skibet opankredes for 30 m Kæde paa 6 m Vand ca. 5 Sm. Ø. af Sletterhage Fyr. Besætning — 2 Mand — gik i Jollen og blev optaget af M. I Løbet af Natten sank V.

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

257. 3^m M/Sk. **Venus** af Aalborg, 82 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg.

a) 1 Lossebom faldet ned d. $12/4$ 34 i København.

Rapport fra Skibstilsynet dat. $12/4$ 34.

Kl. ca. 15⁵⁰, da V. laa i Skudehavnen og lossede Cement, knækkede en Wirestrop, til hvilken Lossebommens Toptalje var fastgjort. Bommen faldt ned og ramte en Mand, der blev lettere kvæstet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at flere Traade i Wirestropen var rustet over.

b) Paa Rejse fra København til Aalborg med Stykgods.

Kollideret d. $17/4$ 34 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. $21/4$ 34.

Se Nr. 13.

258. Ff. **Venø** af Frederikshavn, ca. 10 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Kattegat.

Motoren havareret, grundstødt d. $14/11$ 34 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $19/11$ 34.

D. $13/11$ Kl. ca. 16³⁰ lettede V. fra en Fiskeplads paa Middelgrunden. Herunder gik Motoren i Staa, idet Smøreapparatet svigtede. V. opankredes for ca. 100 m Wire, Kæde og Ankertrasse. Det blæste en frisk SØ.-lig Kuling, og d. $14/11$ Kl. ca. 2 sprang Wiren. Det forsøgte ved Hjælp af Sejlene at sejle Skibet ind til Frederikshavn, men Vind og Strøm satte Skibet ind paa Land ved Lyngsaa. Kl. ca. 18 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

259. 3^m Sk. **Vera** af Thurø, 225 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Bøg, Paa Rejse fra Frederikshavn til Kerteminde med 123 Str. Brædder.

Kollideret d. $15/7$ 34 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $27/7$ 34.

Kl. 1³⁰ pejledes Darsserort i SØ.t.Ø. $1/2$ Ø. og Gedser Rev F.S. i VSV. $1/4$ V. Der styredes SV.t.V for SØ.-lig Vind. Kl. 1³⁵ saas en Damper forude ca. 2 Str. om Stb. styrende ret paa V., hvis Lanterner brændte klart. Skibene nærmede sig hurtigt hinanden; Kl. 1⁴⁰ forsvandt Damperens røde Lys, og da der syntes overhængende

Fare for Sammenstød, lagdes V.s Ror Bb.; inden V. havde drejet $\frac{1}{2}$ Str. løb Damperen — »Dide« af Hamburg — med Stævnen ind i V.s Stb.s Bov, der blev saa stærkt beskadiget, at V. hurtig fyldtes. V., der flød paa Lasten, blev af D. indslæbt til Warnemünde.

Anm. Søforklaring for D. foreligger ikke.

260. M/S **Vera** af Aarhus, 163 Reg. T. Br. Bygget 1921/1925 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til København med Cement.

Grundstødt d. $\frac{29}{12}$ 34 ved Hesselø.

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

Kl. 19³⁰ pejledes Hesselø Fyr i misv. S.t.Ø. og Lysegrundens Fyr i misv. SØ.t.Ø. Der styredes S.t.Ø., hvilken Kurs kort efter ændredes til misv. S. $\frac{1}{2}$ Ø. Der blæste en SØ.-lig Storm og der regnedes med $\frac{3}{4}$ Str. Afdrift. Kl. ca. 22³⁰ ændredes Kursen til S. Kl. ca. 23 tog V. Grunden paa Hesselø NV.-Rev. Maskinen blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter kom Skibet flot, for et Par Minutter senere at tage Grunden med Agterskibet. Ca. 5 Minutter senere kom Skibet atter flot, og Rejsen blev fortsat.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Afstanden til Hesselø er gisset for stor.

261. B/B **Vest** af København, ca. 12 Reg. T. Br.

Kollideret d. $\frac{19}{12}$ 34 i København Havn.

Søforhør i København d. $\frac{20}{12}$ 34.

Se Nr. 94.

262. Ff. **Vesterby** af Esbjerg, 35 Reg. T. Br. Bygget 1924. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $\frac{8}{2}$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{21}{2}$ 34.

Om Formiddagen, da V. under en NV.-lig Storm laa til Ankers ca. 75 Sm. VSV. af Graadyb F.S., kom en svær Sø, som sprængte Ankertovet, hvorved Ankeret og Kæden mistedes. Om Eftermiddagen knækkede Rorstammen og Roret mistedes. Det forsøgtes ved Hjælp af en Trosse, der blev anbragt som Nødror, at styre ind til Helgoland; men paa Grund af Stormen lykkedes det ikke. D. $\frac{9}{2}$ Kl. ca. 15³⁰ tilkaldtes en i Nærheden værende tysk Trawler, der slæbte V. ind til Cuxhafen.

Anm. Aarsagen til Havarierne var Vejrforholdene.

263. M/S **Victoria** af København, 4500 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Makatea til Wallaroo med Fosfat.

Strandet og forlist d. $\frac{5}{10}$ 34 ved Australiens S.-Kyst.

Søforklaring i Adelaide d. $\frac{13}{10}$ 34. Søforhør i København d. $\frac{26}{11}$ 34. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{7}{12}$ 34.

Kl. 12⁰⁰ pejledes Margaret Brocks Fyr i retv. N.67°Ø. i en Afstand af 10 Sm. Herfra styredes retv. N.37°V. Det blæste en N.-lig Kuling og der blev regnet med 3° Afdrift. Kl. 15³⁰ viste en Stedlinie, at Skibet var i Agterhaand af Bestikket. Kl. 22¹⁸ saas en Lysning forude, Maskinerne blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Tunkalilla Beach. Det forsøgtes dels ved egen Hjælp og dels ved Hjælp af Bjergningsdampere at bringe Skibet flot, men uden Resultat, og d. $\frac{8}{10}$ forlod Besætningen Skibet, der blev Vrag.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste holde for, at Strandingen skyldes uforsigtig Navigering.

264. S/S **Victoria** af København, 2030 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{3}{11}$ 34 i Danzig.

Søforklaring i Danzig d. $\frac{10}{12}$ 34. Søforhør i Aarhus d. $\frac{12}{1}$ 35.

Kl. ca. 20 faldt Letmatros Knud Verner Rasmussen af Lundby ned i Nr. 2 Last, hvis 2 agterste Sektioner var afdækket. Den tilskadekomne blev i en Ambulance kørt til Hospitalet, hvor han d. $\frac{1}{12}$ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes, at Letmatrosen, trods givet Forbud, har villet skyde Genvej over Lugen.

265. S/S **Vidar** af Esbjerg, 1353 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{22}{11}$ 34 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{12}$ 34.

Kl. 10²⁰, da V., der havde Lods om Bord, befandt sig neden for Millwall Dock, kolliderede Skibet med S/S »London Queen«, der laa paa tværs i Farvandet. Ved Kollisionen blev V. kun lettere beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Kollisionen.

266. S/S **Viking** af Aabenraa, 1271 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Limerick med Kul.

Tørnet en undersøisk Hindring og brækket Skrueakslen d. $\frac{14}{10}$ 34 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Louisburg d. $\frac{15}{10}$, i Limerick d. $\frac{22}{10}$ og i Faaborg d. $\frac{13}{12}$ 34.

Kl. 8⁴⁵, da V. havde Black Rock i misv. Ø.t.s. $\frac{1}{2}$ S. og Achill Head i misv. SØ. $\frac{1}{2}$ S., tørnede Skibet en undersøisk Hindring, der slog Rorstævnen bort og brækkede Skrueakslen. Skibet drev nu for Vinden; Kl. ca. 23, efter at Bb. Anker og hele Kæden var stukket ud, forlod Besætningen Skibet i 2 Redningsbaade. D. $\frac{15}{10}$ Kl. 4⁰⁰ naaede den ene Redningsbaad Clare Island og Kl. 8⁰⁰ naaede den anden Louisburg. D. $\frac{16}{10}$ gik Besætningen igen om Bord i V., der var drevet ind til 1 Sm. fra Clare Island.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

267. M/Jagt **Viking** af Svendborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aarhus til Ystad med Soyamel.

Grundstødt d. $13/12$ 34 ved Sveriges S.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $15/12$ 34.

Kl. 2⁰⁰ grundstødte V. i diset Vejr 700 m V. for Smygehuk Fyr. Kl. 21³⁰ kom Skibet flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Maskinskade.

268. Ff. **Villemoes** af Esbjerg, 37 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Eg.

Brand om Bord d. $19/7$ 34 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $11/8$ 34. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $3/9$ 34.

D. $18/7$ Kl. ca. 22 opankredes V. under en frisk NV.-lig Kuling ved Skallingen; Ankerlanteren blev sat, hvorefter hele Besætningen gik til Køjs. D. $19/7$ Kl. ca. 1 bemærkede Vagtsmanden paa Sandsugeren »Graadyb«, som laa til Ankers i Nærheden, at der var Ild i V. G.s Baad blev sat i Vandet og roet over til V. hvis Agterskib stod i Flamme. Paa Grund af Varme var det umuligt at komme om Bord i V.; men ved at banke paa Skibssiden lykkedes det at purre Besætningen ud. Det forsøgte at slukke Ilden, og Kl. ca. 4 mente man at være Herre over denne. Besætningen gik nu i Jollen og roede ind til Skallingen for at telefonere efter Hjælp. Ved Tilbagekomsten til Kutteren var Ilden igen blusset op. Kl. ca. 10 ankom en Bjærgningsdamper og det lykkedes nu at faa Ilden slukket; men da var Styrehuset, Garneringen i Motorrum og Kabelrum, Spanterne agter samt Dækket til midskibs og en Del Fiskeredskaber brændt. V. blev slæbt ind til Esbjerg.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Branden.

269. S/S **Volmer** af København, 111 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Struer til Nyborg.

Grundstødt d. $23/3$ 34 ved Romsø.

Strandingsindberetning dat. $24/3$ 34. Søforklaring og Søforhør i Nyborg d. $26/3$ 34.

Kl. 3³⁰ passerede V., der havde Tanklægtter »Odin« paa Slæb, Refsnæs Lysbøje. Herfra styredes misv. S. $3/4$ V., Fart ca. 5 Knob. Der var tæt Taage. Kl. 5⁴⁰ gjordes Loddet klart, men umiddelbart efter tog V. Grunden paa N.-Siden af Romsø. O. løb efter Grundstødningen foran for V., hvor Lægteren tog Grunden. Kl. ca. 16²⁵ kom begge Skibe flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Søjetsmedlemmerne bemærkede, at de forment, at Grundstødningen vilde være afværget, saafremt man paa V. havde brugt Loddet paa et tidligere Tidspunkt end sket.

270. M/Gl. **Wilhelmine** af Hamburg, 112 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Stege med Salpeter.

Grundstødt d. $3/3$ 34 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $6/3$ 34.

Kl. 20 grundstødte W. i Taage ved Omø Tofte. D. $4/3$ Kl. 13 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

271. Ff. **William Stephenson** af Vestmanhavn, 92 Reg. T. Br. Bygget 1886 af Eg.

Forlist d. $28/3$ 34 ved Islands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $5/4$ 34.

D. $27/3$ Kl. ca. 18³⁵, da W.S. under en SV.-lig Storm befandt sig ud for Ingolfshöfði, tog Skibet en Sø over, som brækkede næsten alle Støtterne og skyllede alt opstaaende samt begge Baadene overbord. Samtidig havde Lasten forskubbet sig, saa Skibet fik Slagside og tog meget Vand over. Det lykkedes ved Lempning af Lasten at rette Skibet op, samtidig med, at der blev hældt Olie overbord for at dæmpe Søen. D. $28/3$ Kl. ca. 2 blev Motoren, som havde været fyldt med Vand, startet, og det forsøgte at holde Skibet op mod Vinden. Under Arbejdet med Motoren opdagedes en Læk i Agterenden, hvorfor det blev besluttet at sende Nødsignal, og Kl. 16³⁰ blev hele Besætningen optaget af Ff. »Jaques Berthe« af Gravelines og bragt ind til Farskrudsfjord. Da Besætningen var om Bord i J.B., opdagedes Ild om Bord i W.S., som senere sank paa $63^{\circ}25'$ N. Brd. $17^{\circ}30'$ V. Lgd.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

272. S/S **Winga** af Glasgow, 1478 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $21/11$ 34 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/11$ 34.

Kl. 8³⁰ grundstødte W. i taaget Vejr paa Nordstranden ved Gl. Skagen. Kl. 10⁴⁵ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

273. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Odense til London.

Maskinen havareret d. $15/8$ 34 i Odense Fjord; søgt Nødhavn.

Søforklaring i København d. $23/8$ 34.

Kl. 11³⁰ afsejlede Wm.Th.M. med Lods om Bord fra Odense. Kl. 14⁰⁰ gik Lods fra Borde. Kl. 14¹⁰ hørtes i Maskinen et Knald, og et Eftersyn af Luftpumpen viste, at Bunddækslet og Cylinderbunden var sprængt. Ved Aftagning af Luftpumpens Bunddør fandtes i Luftpumpen et $1\frac{1}{4}$ " langt Stykke $\frac{3}{4}$ " rundt Staal. Wm. Th. M. sejlede til København for Reparation.

Anm. Aarsagen til Havariet fremgaar af det ovenfor anførte.

274. S/S **Yrsa** af Aarhus, 455 Reg. T. Br. Bygget 1889/98 af Staal.

a) Paa Rejse fra Hamburg til Aalborg med Jordnødkager og Stykgods. Grundstødt d. $28\frac{1}{1}$ 34 i Kielerkanalen.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $30\frac{1}{1}$ 34.

Kl. ca. 1, da Y., der havde Lods om Bord, befandt sig i en Drejning i Kanalen, blev det pludselig Taage. Under Drejningen kom Skibet for N.-lig i Kanalen, hvorfor Dobbeltlamperne ved Audorfersee forveksledes. Da Fejltagelsen blev opdaget, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak; men umiddelbart efter — Kl. 1¹⁰ — tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $29\frac{1}{1}$ Kl. 8¹⁵ kom Y. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $10\frac{1}{3}$ 34 i Brunsbüttel.

Søforklaring i Aalborg d. $13\frac{1}{3}$ 34.

Kl. ca. 21⁵⁰ havde Y., der havde Lods om Bord, Molehovedet paa Mole 3 Tværs om Stb., og Roret blev lagt Stb. for at dreje op i Retning af Slusen, hvorfra der vistes Signal til Skibe med Lods om Bord om at gaa ind i Slusen. Umiddelbart efter kom 1 grøn Lanterne i Sigte 1 Str. agten for Tværs om Bb. Da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Y. med Stævnen imod Stb.s Side af det andet Skib, der viste sig at være M/Sk. »Johanne« af Brake. Ved Kollisionen fik begge Skibe nogen ovenbords Skade.

Af en under $21\frac{1}{3}$ 34 i Drammen af J.s Besætning aflagt Søforklaring fremgaar, at da det grønne Fyr paa Mole 3 havdes om Stb., blev Signal 44 fra Slusen ændret til 43. Der styredes for langsom Maskine mod Sydslusen, hvor Signal 51 brændte. Kort efter saas ca. 4 Str. om Stb. Toplanteren og den røde Side-lanterne fra Y., der rundede Mole 3. En Kollision syntes uundgaaelig, hvorfor J. fortsatte med uformindsket Fart, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes at J., der ingen Lods havde om Bord gik frem, skønt der var hejst Signal for, at de Skibe der havde Lods om Bord skulde gaa ind i Slusen.

275. S/S **Yrsa** af Esbjerg, 845 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Porto Empedock til London med Gibssten.

Tørnet en Undervandshindring og sunket d. $31\frac{1}{1}$ 34 ved Spaniens V.-Kyst.

Søforklaring i Dunkerque d. $5\frac{1}{2}$ 34. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $8\frac{1}{2}$ 34. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $25\frac{1}{7}$ 34.

Kl. 11⁴⁵ pejledes Cape Torriñana i misv. Ø., Afst. 4 Sm. Kursen ændredes til N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Kort efter mærkedes et Stød i Skibet. Lasterne blev pejlede, og da der umiddelbart efter pejledes ca. 1 $\frac{1}{2}$ m Vand i Forlasten, blev Kursen sat mod Land, samtidig med at Baadene blev gjort klar. Da Forskibet begyndte at synke, gik alle Mand i Stb. Redningsbaad og forlod Skibet, som kort Tid efter sank. Besætningen blev optaget af en spansk Trawler »Francesco Correo« og landsat i Corcubion.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Forliset. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet har tørnet en ukendt Undervandshindring.

276. M/Sk. **Zampa** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Rønne til Haderslev med Sten.

Grundstødt d. $25\frac{1}{10}$ 34 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $26\frac{1}{10}$ 34. Søforhør i Svaneke d. $5\frac{1}{12}$ 34.

Kl. 11¹⁵ havdes Bredegrunds hvide 1-Kost Tværs, Log 0. Der styredes VNV. Kl. 13⁴⁰ havdes Vejro Tværs om Bb. i en Afstand af 1 $\frac{1}{2}$ Sm., Log 14, Kursen ændredes til NV. $\frac{1}{2}$ V. Det blæste en let SV.-lig Brise, og Vejret var diset. Kl. 14⁵⁵ saas Land ca. 3 Streger om Stb. Motoren blev stoppet; men et Par Minutter efter tog Skibet Grunden paa Omø Tofte og blev staaende. Kl. ca. 22 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

277. S/S **Zelos** af Stockholm, 1593 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $6\frac{1}{7}$ 34 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $7\frac{1}{7}$ 34.

Kl. 16³⁰ grundstødte Z. i klart Vejr tæt V. for Højen Fyr. D. $7\frac{1}{7}$ Kl. ca. 1 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

278. Fiskerbaad uden Navn.

Kollideret d. $8\frac{1}{8}$ 34 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $12\frac{1}{9}$ 34.

Se Nr. 114.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1934 opførte Søulykker eller Søskader.

Søulykkens Art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med Forlis	8	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8	4
Grundstødning	43	28	—	1	4	7	2	1	6	5	1	3	—	4	—	2	56	51
Kæntring	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprunget læk i Søen	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forladt synkefærdig	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forskellig Søskade	19	22	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	23
Kollision	23	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	23	61
Kondemnation efter Søskade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brand	6	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m. m.	18	13	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	1	—	1	18	18
I alt...	127	130	1	1	4	8	2	1	6	7	1	5	—	5	—	6	141	163

304

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1934 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.....	8	728	2	5345	10	6073
Kæntring	1	29	—	—	1	29
Forladt synkefærdig	4	194	1	100	5	294
Kollision	3	29	—	—	3	29
Kondemnation	—	—	—	—	—	—
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	3	203	—	—	3	203
I alt...	19	1183	3	5445	22	6628

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1934 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	I alt
Stranding, Forlis eller anden Søskade.....	52	—	52
Overbordfald	12	1	13
Andre Ulykkestilfælde.....	2	5	7
I alt...	66	6	72

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i Aaret 1934 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).....	4	1	—	—	5	1	8	—	—	9	14	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	1	—	—	—	1	—	4	—	—	4	5	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	6	—	1	—	7	4	2	—	—	6	13	—	—	—	
Limfjorden.....	4	1	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—	
Læsø.....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).	6	1	—	—	7	1	1	—	—	2	9	—	—	—	
Fyns Vest- og Syd- og Syd- (med Ærø).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	—	1	—	—	1	2	—	—	—	2	3	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	—	1	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	1	1	1	—	3	1	2	—	—	3	6	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	6	3	—	—	9	1	—	—	—	1	10	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	2	2	1	—	5	2	1	—	—	3	8	—	—	—	
Møens Øst- og Syd- og Syd- kyst.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Amager.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1	2	—	—	—	
I alt...	31	13	3	—	47	15	25	—	1	41	88	—	—	—	

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 — 304 — større end i Aarene 1933 og 1932, hvor Antallet var henholdsvis 302 og 219, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1934 — 88 — er større end i 1933 og 1932, hvor Antallet var henholdsvis 82 og 59.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1934 gaaet tabt 3 Skibe med en samlet Tonnage af 5445 Reg. Tons Brutto. I 1933 og 1932 var Tabet henholdsvis 4 Skibe med 3093 Reg. Tons Brutto og 1 Skib paa 2940 Reg. Tons Brutto. Det for 1934 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 19 Skibe med 1183 Reg. Tons Brutto — er mindre end i 1933, hvor Tabet udgjorde 26 Skibe med 1844 Reg. Tons Brutto, men større end i 1932, hvor Tabet var 15 Skibe med 1322 Reg. Tons Brutto.

De i Tabel B opførte 19 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var — med Undtagelse af et Skib paa 267 Reg. Tons Brutto — alle under 100 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1934 har der været ialt 9 Tilfælde af Brand i danske Skibe, nemlig 2 Tilfælde i Dampskibe og 7 Tilfælde i mindre Motorskibe og Sejlskibe med Hjælpemotor. Aarsagen til Branden i Dampskibene var henholdsvis uforsigtig Anbringelse af en Lampe og uforsigtig Opfyring af en Kakkellovn i et nymalet Rum. Aarsagen til Branden i Motorskibene var i 2 Tilfælde Selvantændelse, i 2 Tilfælde uforsigtig Omgang med aaben Ild i Motorrum og i 1 Tilfælde Eksplosion af en Blæselampe; i de øvrige to Tilfælde er Aarsagen til Branden ukendt.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 13 Tilfælde i 1934 mod 16 Tilfælde i 1933 og 11 Tilfælde i 1932.

Af de ifølge Tabel C omkomne 72 Personer var 69 Søfolk.

Danske Søræters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe i 1934, er afgivet i 11 Tilfælde.