

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1932

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR SØFART OG FISKERI

JUNI 1933

FORHANDLES FRA
DET KONGELIGE SØKORT-ARKIV
KJØBENHAVN

Den foreliggende Oversigt, der herved offentliggøres af

Ministeriet for Søfart og Fiskeri

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

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1932.....	5
Tabeller indeholdende statistiske Oplysninger vedrørende Søulykker i 1932.....	38

1932.

1. S/S **Aalborghus** af Aalborg, 1482 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg med Stykgods og Passagerer.

Kollideret d. $16/11$ 32 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $18/11$ 32.

Kl. 4^{30} passeredes Hals Barre Fyr. Vejret, der var klart, blev umiddelbart efter tæt taaget; Kl. ca. 4^{33} blev Aa.s Fart reduceret. Haandlodet holdtes gaaende og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 4^{35} hørtes en Ankerliggers Taagesignal, og Maskinen blev stoppet. Da Taagesignalet hørtes om Stb., blev der slaaet Langsomt Frem. Haandlodet holdtes gaaende. Umiddelbart efter hørtes Ankerliggers Taagesignal ret forude og et klart Lys kom i Sigte paa hver Side af Aa. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede Aa, imod Ankerliggeren — S/S »Katholm« af Aalborg — midtskibs om Stb. Da det viste sig, at K., der havde faaet Hul i Siden, kunde klare sig selv, fortsattes Rejsen. Ved Kollisionen fik Aa. Stævnen og 2 Plader ved denne bøjlet.

Af den af K.s Besætning og Lods afgivne Forklaring fremgaar, at K. d. $15/11$ Kl. 23^{20} fik Lods om Bord ved Hals Barre Fyr, hvorefter Rejsen fortsattes lidt N. for Fyrlinien ind til Hals Barre Ledefyr. Kl. 23^{35} blev det Taage, og K. opankredes ca. 1 Sm. uden for Klokkebøjen. D. $16/11$ Kl. ca. 4 blev Ledefyrene synlige, og Kl. 4^{20} fortsattes Rejsen. Kort efter blev det atter Taage, og Kl. 4^{35} opankredes K. ca. 200 m N. for Fyrlinien og ca. 0,5 Sm. udenfor Klokkebøjen. Forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Lidt efter at K. var opankret, kom Aa.s Lanterner i Sigte Tværs om Stb. Der blev ringet næsten uafbrudt med Klokken og givet en Række korte Toner med Dampfløjten, men umiddelbart efter — Kl. 4^{42} — tørnede Aa. imod K.s Stbs. Side ved Agterkant af Nr. 2 Lastrum. K. lettede og sejlede indefter samtidig med at Baadene blev gjort klar. Ved Kollisionen fik K. et stort Hul i Siden fra ca. $1/2$ m under Vandlinien op gennem flere Pladers Bredde. Der stoppedes tomme Sække o. l. i Hullet samtidig med, at man gav K. Bb.s Slag-side, saaledes at Skaden kom op over Vandlinien. Da det viste sig, at der ikke var overhængende Fare for Skibet, opankredes dette ca. $1/2$ Sm. N. for Klokkebøjen.

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

2. M/S **Aase Mærsk** af Nyborg, 6184 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $12/10$ 32 i Batum.

Søforklaring i Montreal d. $10/11$ 32.

Kl. ca. 13^{45} , medens der arbejdedes udenbords, faldt Letmatroserne Sigfred William Sørensen af Endelave og Hans Johansen i Vandet fra en Stilling, der lige var halet an under Laaringen. Der kastedes straks en Redningskrans ud og tre Mand sprang i Vandet for at redde de paagældende. Det lykkedes at bjerge Letmatros Johansen op i en Pram, medens Letmatros Sørensen straks forsvandt. Skønt der blev dykket flere Gange og iværksat Drægning over Bunden paa Ulykkesstedet, kunde den forulykkede ikke findes. Først efter ca. 2 Timers Eftersøgning ved Dykker fandtes den forulykkede.

Anm. Aarsagen til Ulykken maa antages at være, at et Stillingshorn brækkede, hvorved de paagældende mistede Balancen.

3. S/S **Absalon** af Kjøbenhavn, 2144 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Liverpool med Træ.

Tørnet en Bøje d. $10/7$ 32 paa Mersey-Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $11/7$ 32.

Kl. 16 lettede A. fra en Ankerplads ved Birkenhead og fortsatte — assisteret af Lods — mod Yarston. Under Passagen af Pluckington Bøje tørnede A.s Stb.s Side imod Bøjen. Skibet tog ingen Skade ved Kollisionen.

4. Ff. **Adolf Hansen** af Frederikshavn, 20 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hartlepool.

Grundstødt d. $26/1$ 32 ved Englands Ø.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $27/1$ 32.

Kl. 16^{30} grundstødte A.H. i tæt Tange s. for Teesfloden. D. $27/1$ Kl. 4^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

5. Ff. **Adrianus** af Frederikshavn, 33 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Esbjerg til Fiskeplads i Nordsøen.

1 Mand forsvundet d. $28/9$ i Nordsøen.

Søforhør i Frederikshavn d. $13/10$ 32.

Kl. 18 afgik A. fra Esbjerg. Kl. ca. 18³⁰ savnedes Fisker Aage Hansen af Frederikshavn, der havde været beskæftiget med at hale nogle Vod ned fra Mesanbommen. Da en Del af Voddet hang ud over Lønningen, maa det antages, at den paagældende under Arbejdet har faaet Overbalance og er faldet over Bord og druknet.

6. M/Sk. **Agathe** af Hamburg, ca. 80 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Korsør med 150 Tons Oliekager.

Grundstødt d. $20/8$ 32 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/8$ 32.

Kl. 1 grundstødte A. i diset Vejr paa Albu Triller. Kl. 13 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

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

7. S/S **Aggersund** af Kjøbenhavn, 2940 Reg. T. Br. Bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Grange-mouth til Northern Range med Kul.

Havareret og forlist i Februar 1932 i Atlanterhavet.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $8/3$ 32. Forlisanmeldelse dat. Kjøbenhavn d. $1/4$ 32.

D. $24/2$ Kl. 9, medens A. under en S.-lig Storm holdtes op mod Vind og Sø, brækkede Rorkæden paa Poopen. Kvadranten blev hevet midtskibs ved Hjælp af Wirer til Nr. 4 Spil, og da det paa Grund af Vejrforholdene var umuligt at reparere Rorkæden, lod man Skibet drive, idet der blev hængt 3 Olieposer ud og boret Hul i Olieetønder paa Dækket. Kl. 10²⁰ brød en Sø over midtskibs og knuste begge Redningsbaade og Jollen; Skorstenen blev slaaget over i en Vinkel paa ca. 25°, Baadgalgen om Stb. blev knust, og A. fik en svær Bb.s Slagside, saaledes at læ Lønning laa under Vand. Alle Mand blev sat til at lempe Bunkers paa Mellemdækket for at rette Skibet op. D. $25/2$ bedredes Vejret, og Kl. 8 var Rorkæden repareret, og Skibet holdtes nu op mod Dønningen for langsom Maskine. Om Eftermiddagen begyndte der at komme Røg fra Ventilene til Nr. 4 Last, hvorfor Ventilene blev tildækkede. Kl. 18 styredes atter Kurs. D. $26/2$ lempedes Kul i Nr. 1 Lasten, der havde kastet sig. Vinden begyndte nu at friske fra Ø., og der kunde ikke holdes tilstrækkelig Dampf til at holde Skibet paa Kurs. I Løbet af Eftermiddagen blæste det op til haard SØ.-lig Kuling, og Kl. ca. 20 brækkede Rorkæden atter paa Poopen. Kvadranten blev fastsurret til Stb.s Pullert, og Skibet holdtes saa vidt muligt med Vinden et Par Str. ind om Stb. Der opnaaedes Radioforbindelse med S/S »Vardulia« af Glasgow, der befandt sig ca. 130 Sm. S. for A. D. $27/2$ viste det sig, at A. var blevet læk, hvorfor Pumperne holdtes gaaende samtidig med, at der stadig lempedes Kul. Kl. 19 kom V. i Sigte, og da det formodedes, at A. kunde holdes flydende Natten over, forblev V. i Nærheden af A. I Løbet af Natten bedrede Vejret sig, og d. $28/2$ Kl. 8 kom M/S »Blankaholm« af Gøteborg i Sigte. B. og V. lagde sig til Luvart af A., der var synkefærdig, og satte Baade paa Vandet efter at have dæmpet Søen med Olie. Ved Hjælp af Baadene blev A.s Besætning overført til B. A. blev forladt paa 52°57' N. Brd. 41°29' V. Lgd.

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

8. Stf. **Agnes** af Bogense, ca. 18 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Samsø til Bogense med Sten.

Sprunget læk og sat paa Grund d. $2/2$ 32 ved Fyns N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/2$ 32. Søforhør i Bogense d. $17/2$ 32.

Kl. ca. 13, medens A. befandt sig mellem Æbelø og Bogense, tørnede Skibet en Sten, hvorved et Par Planker blev trykket ind. A. sank i Løbet af 5 Minutter. Besætningen — 2 Mand — blev bjærget af nogle Fiskere. Baaden blev senere indbjærget til Bogense.

Anm. Føreren udtaler, at han under Sejladsen har forvekslet Mærkerne, hvorved Skibet er kommet for tæt til Grunden.

9. M/B **Alright 4** af Thyborøn, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Struer til Thyborøn med Alfaolie.

Grundstødt d. $23/11$ 32 paa Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $25/11$ 32. Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $30/11$ 32.

Kl. ca. 4 under en SV.-lig Storm grundstødte A. 4., hvis Motor var gaaet i Staa paa Grund af Vand i Motorrummet, paa Røjensø Hage ved Helligsø. Skibet kom samme Dag flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, men sank umiddelbart efter ca. 200 m udfør Røjensø Hage.

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

10. S/S **Alssund** af Kjøbenhavn, 3222 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paasejlet d. $8/11$ 32 i Montreal Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/11$ 32.

Kl. 5²⁰, medens A. laa fortøjet ved Sutherland Pier, tørnede canadisk S/S »Cargarian« med Stævnen imod A.s Bb.s Laaring, hvorved A. fik en Plade beskadiget.

b) Kollideret d. $9/11$ 32 i Montreal Havn.

Indberetning til Board of Trade dat. $9/11$ 32.

Kl. 12³⁰, medens A. under Assistance af Lods forhaledes fra Sutherland Pier til Section 26, lod man ved en Fejltagelse en af A.s Wirer gaa for tidligt, hvorved A. tørnede med Stævnen imod S/S »Etna« af Helsingborg og S/S »Ragnhildsholm« af Gøteborg, hvilke Skibe laa fortøjede ved Kajen. A. fik et Par Plader i Stævnen beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

11. Ff. **Ane Wester** af Harboøre, 21 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $1/9$ 32 i Nordsøen.

Forhør i Lemvig d. $21/9$ 32.

Kl. ca. 21, medens A.W. laa til Ankers paa en Fiskeplads ca. 45 Sm. V. for Thyborøn, savnedes Føreren — Fiskeskipper Poul Christensen Rytter af Vrist — der havde opholdt sig agter for at fange Tunfisk. Da en Tunfisk havde løbet Linen ud, hvorved et Vaad var hevet over Bord, blev disse Redskaber halet ud. Da Føreren ikke var indviklet i Redskaberne, blev Kutteren bakket i den Retning, hvori Linen var løbet ud. Efter at have bakket ca. 200 m saas den overbordfaldne ligge i Vandet. Den overbordfaldne blev trukket om Bord, og der blev i ca. $3/4$ Time forgæves foretaget Oplivningsforsøg.

Anm. Retten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Forulykkede har faaet Linen viklet om den ene Arm, idet en Tunfisk har bidt paa Krogen, hvorved han er hevet over Bord.

12. M/Jt. **Anna** af Sønderborg, 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Skjoldnæs til Sønderborg med Singel.

Havareret og grundstødt d. $3/9$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Sønderborg d. $10/9$ 32.

Da A. befandt sig SV. for Kegnæs med Middelgrundens Lysbøje lidt om Bb., styrende mod Østerhage Lysbøje, der var i Sigte, havarerede Rørgrejerne. Vinden var VSV. med Regnbyger. Paa Grund af Havariet kunde Skibet ikke styres, og Kl. ca. 1 tog det Grunden udfor Vesterby paa Kegnæs. Skibet blev straks læk og sank.

Anm. Aarsagen til Havariet var, at nogle Kiler mellem Rattromlen og Akslen var faldet ud.

13. 3^m M/Sk. **Anna** af Søby, 79 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med Rug.

Sprunget læk d. $24/10$ 32 i Østersøen.

Søforklaring i Kjøbenhavn d. $29/10$ 32.

Kl. 4^{30} passeredes Smygehuk. Det blæste en haard S.-lig Kuling, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Kl. ca. 5^{30} opdagedes Vand i Motorrummet. Da hverken Motorpumpen eller Haandpumpen vilde give Vand, maatte Vandet øses op af Motorrummet ved Hjælp af Pøse. Om Formiddagen indkom A. til Kjøbenhavn, og en Undersøgelse viste, at der var en Lækage ved Bb.s Ankerklyds.

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

14. M/Jt. **Anna Katrine** af Stevning-Nor, 4 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Eg. Paa Rejse fra Grenaa til Stevning-Nor; Tom.

Sprunget læk d. $7/6$ 32 i Kattegat.

Søforhør i Grenaa d. $17/8$ 32.

Kl. ca. 10^{30} , medens Føreren, der var alene om Bord, opholdt sig i Kahytten, svigtede Koblingen til Skruen, hvorfor Motoren tog Rous. Skruen blev hurtigst muligt slaaet til, men ved Rystelserne var Værket mellem 2 Planker om Stb. faldet ud i et Par Meters Længde. Føreren forsøgte straks at tætte Lækagen ved Hjælp af Tvist og gamle Klude, men i Løbet af ca. 10 Minutter gik Motoren i Staa paa Grund af Vand i Motorrummet. Der sattes Nødsignal, og Kl. ca. 21^{30} blev Føreren optaget af en tysk Motorkuf. A.K. blev indslæbt til Grenaa.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

15. M/Gl. **Anna Lina** af Hamburg, 138 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Kiel med ca. 200 Tons Kokssmuld.

Grundstødt d. $7/1$ 32 ved Raagø.

Strandingsindberetning dat. $8/1$ 32.

Kl. ca. 5 under en SV.-lig Storm grundstødte A.L. ca. 500 m SØ. for Raagø Kalv. D. $8/1$ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at Ankerkæden brækkede.

16. S/S **Apika** af Andros, 2261 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Nakskov til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $26/1$ 32 ved Lollands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/1$ 32.

Kl. 12 grundstødte A. i klart Vejr paa Albu Triller. To Timer senere kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at der er styret en forkert Kurs.

17. M/S **Argentina** af Kjøbenhavn, 5375 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.

Tørnet Kajen d. $27/9$ 32 i Buenos Aires.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/11$ 32.

Under Forhaling i Havnen under Assistance af Lods og 2 Slæbebaade tørnede A. under Manøvrering gennem 3 Dokgater haardt imod Stenkajen, hvorved Skibet blev noget beskadiget.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at Skibet tørnede Kajen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet tørnede Kajen som Følge af stærk Strøm i Forbindelse med den Omstændighed, at der kun var lidt Vand under Kølen.

18. Ff. **Argus** af Grenaa, 14 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Viken til Grenaa.

Sprunget læk d. $21/9$ 32 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Grenaa d. $15/10$ 32.

Kl. ca. 15, da A. under en haard V.-lig Kuling var ca. 8 Sm. ØSØ. af Hesselø, sprang Fartøjet læk. Kursen blev sat mod Gilleleje, men da Motoren umiddelbart efter gik i Staa paa Grund af Vand i Maskin-

rummet, blev der sat Nødssignal. Kl. ca. 15³⁰ blev Besætningen — 4 Mand — optaget af Ff. »Djursland« af Grenaa, der slæbte A. ind til Gilleleje.

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

19. 2^m M/Kt. **Arizona** af Lervig, 83 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Strandet og forlist d. $\frac{4}{4}$ 32 ved Islands S.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Thorshavn d. $\frac{11}{4}$ og $\frac{30}{4}$ 32. Indberetning til Danmarks Repræsentation i Island dat. $\frac{16}{4}$ 32. Forlisansmeldelse dat. Lervig d. $\frac{21}{9}$ 32.

D. $\frac{3}{4}$ Kl. 23⁴⁵ pejledes Selvogs Fyr i SØ.t.Ø. i en gisset Afstand af 4 Sm. Det blæste en SV.-lig tiltagende Kuling med Snebyger. Der styredes S.t.Ø. D. $\frac{4}{4}$ Kl. ca. 0¹⁵ var det Sneykning. Der blev gjort klar til at vende, men i det samme tog Skibet Grunden og blev staaende. Motoren blev startet, og det forsøgte forgæves at faa Skibet flot. Efter ca. 1 Times Forløb var A., der var bleven læk, sat saa langt ind paa Grunden, at al Bjærgning maatte opgives, hvorfor Besætningen — 20 Mand — forlod Skibet i Baadene.

20. S/S **Arnold Mærsk** af Kalundborg, 1966 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Libau i Ballast.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $\frac{11}{2}$ 32.

Indberetning fra Gesandtskabet i Riga d. $\frac{19}{2}$ 32. Søforhør i Nørresundby d. $\frac{10}{5}$ 32.

Kl. ca. 14²⁰ savnedes Letmatros Hans Hansen. Ved en Eftersøgning fandtes den paagældende bevidstløs og med Blodet flydende ud af begge Ører i Nr. 2 Underlast. Det maa antages, at Letmatrosen er gaaet fra Fordækket ind paa Mellemdækket og i Mørket er styrtet ned gennem Mellemdækslugen, der var af-dækket. Kl. 16³⁰ blev der givet Ordre til at forcere Maskinen saa meget som muligt, og d. $\frac{12}{2}$ Kl. 17²⁵ ankom A.M. til Libau, hvorefter den tilskadekommande blev kørt til Hospitalet. Det viste sig, at han ved Faldet havde paadraget sig et Bækkenbrud og en Hjernerystelse, og d. $\frac{13}{2}$ afgik han ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

21. M/Sk. **Astrid** af Aalborg, 64 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Kjøbenhavn med Oliekager.

Grundstødt d. $\frac{23}{1}$ 32 ved Sjællands N.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{1}$ 32.

Kl. ca. 4⁴⁵ passerede A., der paa Grund af Vejrforholdene havde ligget i Grenaa, Naveren Lysbøje. Der styredes SØ. indtil 24 Sm. var udløbet, hvorefter Kursen ændredes til ØSØ. Det var imidlertid blevet tæt Taage, og da 6 Sm. var udløbet, ændredes Kursen til Ø. Der blev af og til taget Lodskud. Kl. ca. 3³⁰ skimtedes Land om Stb., Kursen ændredes til NØ., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden Ø. for Raageleje og blev staaende. I Løbet af Aftenen kom A. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage i Forbindelse med Strømsætning samt den Omstændighed, at Skibets Fart ikke blev mindsket, medens der blev taget Lodskud.

22. L/Kt. **Astrid** af Kjøbenhavn, 16 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Cuxhaven til Amsterdam.

Grundstødt d. $\frac{27}{7}$ 32, strandet og forlist d. $\frac{1}{8}$ 32 ved Hollands V.-Kyst.

Meddelelse fra Scheepvaartinspectie dat. $\frac{12}{8}$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{29}{8}$, $\frac{12}{9}$ og $\frac{19}{9}$ 32.

D. $\frac{27}{7}$ søgte A. under opfriskende SV.-lige Vinde ind ved Ameland. Haandloddet holdtes gaaende, og der loddedes 5—6 m Vand. Kl. ca. 19 kom A. ind paa grundet Vand, og Ankeret blev gjort klart. Da der loddedes 3 m Vand, blev Roret lagt ned for at vende, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{28}{7}$ kom A. flot ved egen Hjælp, og Skibet opankredes i 6 m Vand. Det blæste en frisk SV.-lig Kuling med Byger, og under en Byge brækkede Ankerkæden. Da Varpankeret, der blev sat, ikke kunde holde, gik A. under Sejl.

Om Eftermiddagen d. $\frac{1}{8}$ krydsedes mod Helder langs Texels Vestkyst og i $\frac{1}{2}$ —1 Sm.s Afstand af denne. Loddet holdtes gaaende. Kl. ca. 3 loddedes 4 m Vand, og det forsøgte at faa A. gennem Vinden, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende. Der blev sat et Varp ud, og d. $\frac{2}{8}$ Kl. ca. 3 forsøgte det at hive A. af Grunden. Under dette Arbejde brækkede Varpet, og Skibet blev af Strømmen ført op paa den yderste Revle. Nogle Fiskere, der var kommet til Stede, tilbød at bringe A. flot. Da Forhandlingerne med Fiskerne ikke førte til noget Resultat, svømmede Føreren i Land for at søge Assistance. Det oplystes i Land, at en Redningsdamper var afgaaet fra Helder, hvorfor Føreren atter svømmede om Bord. Da Redningsdamperen ankom, blev Hovmesteren og en kvindelig Passager sat om Bord i denne. Ved det paafølgende Højvande blev A. sat længere op paa Grunden saaledes, at Fartøjet kun stod ca. 20 m fra Land. D. $\frac{4}{8}$ sluttedes Kontrakt om Bjærgningen med Fiskerne. D. $\frac{6}{8}$ havde Fiskerne faaet A. drejet med Stævnen udefter, hvorefter Kontrakten var udløbet. D. $\frac{7}{8}$ om Formiddagen forsøgte Føreren, Ejeren og Hovmesteren at hive A. flot. Da A. var hevet ud paa den yderste Revle, friskede Vinden fra NV., saa Bjærgningen maatte indstilles. Skønt Cockpitet blev dækket med en Presenning, bordfyldte Søen Fartøjet, der sank, og Besætningen maatte tage Ophold i Rigningen. Kl. ca. 12 svømmede Føreren i Land, hvor han blev modtaget af Mandskab fra Flyvebaadsstationen Mok, der med Liner om Livet søgte at svømme ud til A. De to om Bord i A. værende Personer reddede sig ligeledes i Land ved Svømning. A. blev Vrag.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at det blev forsøgt at lodde Skibet langs Kysten, uanset at der om Bord ikke fandtes noget Specialkort.

23. M/Jt. **Avance** af Kastrup, 91 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg, Fyr og Staal. Paa Rejse fra Kastrup til Graasten med Staalslagger-Asfalt.

Sunket d. $12/8$ 32 i Graasten Havn.

Søforklaring i Graasten d. $15/8$ 32.

Kl. ca. 21 fortøjedes A. i Graasten. Efter at Skibet var fortøjet viste det sig, at Ankeret, der var firet ned med Ankerstokken i Vandlinien, under Skibets Manøvrer for at komme til Kajen var tørnet imod Boven, hvorved der var fremkommet et Hul under Vandlinien. Efter forgæves at have forsøgt at tætte Hullet blev Skibet slæbt ind og fortøjet mellem Pælene paa $2\frac{1}{2}$ m Vand. Kl. 23 sprængtes Bomtaljen, der var fastgjort til en af Pælene. Herved gled A. ud og sank paa ca. $4\frac{1}{2}$ m Vand.

Anm. Aarsagen til Lækagen fremgaar af det ovenfor anførte.

24. S/S **Beira** af Kjøbenhavn, 1273 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hamburg.

Kollideret og grundstødt d. $15/9$ 32 i Kielerkanalen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $20/9$ 32.

Kl. ca. 12^{25} , da B. var i Nærheden af Saatsee Havn, saas Dampfærgen »Odin« kommende ud af Havnen i ca. 200 m.s Afstand. Fra O. hørtes 1 kort Tone, hvilket Signal ikke blev besvaret fra B. O. drejede imidlertid Bb. over, hvorfor B.s Maskine, der gik Halv Kraft Frem, blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Roret blev lagt Bb., men ca. 1 Minut senere tørnede B.s Stævn imod O.s Stævn. Ved Kollisionen blev B. ført paa Grund paa den S.-lige Kanalbred, men kom straks flot ved egen Hjælp.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

25. S/S **Benedikt** af Hobro, 365 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hobro i Ballast.

Grundstødt d. $7/3$ 32 paa Mariagerfjorden.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $12/3$ 32.

Kl. ca. 11^{15} , da B., der havde Lods om Bord, i tæt Taage skulde drejes ind i Farvandet ved Tygeslund, opdagedes det, at Skibet var kommet for tæt til Prikkerne paa Bb.s Side. Roret blev lagt Stb., og Skibet drejede Stb. over. Da der syntes Fare for, at B. skulde komme for langt over i Farvandets Stb.s Side, blev Roret lagt Bb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Stb.s Side og blev staaende. Kl. ca. 13^{20} kom Skibet flot ved Hjælp af en Bugserbaad.

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

26. M/Gl. **Birgitte** af Stubbekøbing, 64 Reg. T. Br. Bygget 1910 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Skarrehage og Aalborg til Nykøbing F med Molersten og Cement.

Kollideret d. $24/6$ 32 i Aalborg.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $29/6$ 32 og i Løgstør d. $1/7$ 32.

Kl. ca. 14^{10} , da B. var mellem Jernbanebroen og Pontonbroen, blev der sat Signal — 3 sorte Kugler — for Passage V. fra. Da B. skulde gaa ind i Broaabningen, saas pludselig et Motorskib — M/Gl. »Oden« af Gøteborg — kommende NØ. fra styrende ind i Broaabningen. B. holdtes saa meget Stb. over som muligt, men da Skibene var midt i Broaabningen, tørnede O.s Stævn imod B.s Bb.s Side, hvorved B. tørnede imod Broens S.-Side. Ved Kollisionen fik B. en Del ovenbords Skade.

O.s Besætning har forklaret, at O., der var paa Rejse fra Gøteborg til Aggersund, og som befandt sig ca. 300 m Ø. for Pontonbroen, havde stoppet Motoren, da der paa Broen blev hejst en Kugle og kort efter endnu en Kugle. O.s Maskine blev nu sat Halv Kraft Frem. Da O. var 2—3 Skibslængder fra Broen, blev der hejst endnu en Kugle. O. søgte imidlertid at gaa igennem Broen, men Kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at O. søgte at gaa igennem Broen, uanset at der var hejst Signal for Gennemsejling V. fra.

27. S/S **Bodil** af Esbjerg, 844 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Rotterdam med 350 Tons Frugt.

Paasejlet d. $11/2$ 32 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $19/3$ 32.

Kl. 8^{20} , medens B. laa opankret paa Gravesend Roads, passerede S/S »Broomsgrove« af Newcastle saa tæt til »Bodil«, at »Broomsgrove« rørte »Bodil«s Stb.s Ankerkæde.

b) Paa Rejse fra Valencia til Bristol med Frugt.

Mistet Ankeret d. $16/3$ 32 i Bristolkanalen.

Indberetning til Board of Trade dat. $17/3$ 32.

Kl. 17^{30} , under Opankring af B. i Walton Bay ca. $3/4$ Sm. fra Signalstationen, brækkede Stb.s Ankerkæde, hvorved Ankeret og ca. 13 Fv. Kæde mistedes.

28. M/S **Boringia** af Kjøbenhavn. 5821 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Schiedam til Antwerpen med Stykgods.

Kollideret d. $12/4$ 32 paa Schelde.

Søforklaring d. $14/4$ 32 i Antwerpen. Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/7$ 32.

Kl. 1^{44} , da B., der havde Lods om Bord, var i Nærheden af Bøje Nr. 56, skulde en Indgaaende Damp — fransk S/S »Dahomey« — passeres. B.s Fart blev reduceret, og der blev givet 1 lang Tone med Fløjten. Signalet besvaredes fra D. med 2 korte Toner. Kl. 1^{45} mistede B. Styret og skar først Bb., derefter Stb. ud. Det forsøgtes at rette Skibet op, og Stb. Anker kastedes, men umiddelbart efter — Kl. 1^{48} —

tørnede B. imod D. Ved Kollisionen fik B. Stævnen bøjet, de to forreste Spanter i hver Side beskadiget og ca. 6 Plader paa hver Side af Stævnen samt Bb.s Ankerklyds trykket ind.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

29. M/S **Bornholm** af Kjøbenhavn, 3177 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Montreal med Kul.

Kollideret d. $12/7$ 32 i Pentland-Firth.

Søforklaring i Montreal d. $26/7$ 32. Indberetning til Board of Trade dat. $21/9$ 32. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $15/11$ 32.

Kl. 2^{38} passeredes Noss Head i 7,5 Sm.s Afstand, Log 72,5. Der styredes retv. N. 32° V. Kl. 3^{00} blev det Taage. Kl. 3^{35} hørtes Duncanby Taagesignal Tværs, Log 81,5; Kursen ændredes til retv. N. 38° V. Kl. 3^{55} hørtes en Dampers Taagesignal forude om Stb., og Maskinen blev stoppet. Kl. 3^{56} blev der slaaet Langsomt Frem og umiddelbart efter Stop. Kl. 3^{58} blev der atter slaaet Langsomt Frem og Stop. Damprens Taagesignal hørtes atter forude om Stb. Kl. 3^{59} beordredes Maskinen Fuld Kraft Bak, og da Skibet var stoppet, blev der slaaet Stop til Maskinen. Umiddelbart efter saas Damperen, der senere viste sig at være Damptrawler »Nisus« af Aberdeen, ca. 4 Str. om Stb. styrende lige imod B.s Stb.s Side i ca. 1 Skibslængdes Afstand. Ca. $1/2$ Minut senere tørnede N. med Stb.s Bov mod B.s Stb.s Side udfor Forkant af Nr. 3 Luge. Ved Kollisionen fik B. en Bule og et Spant bøjet.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

30. S/S **Bothal** af Kjøbenhavn, 2109 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Amsterdam til Kjøbenhavn med Koks.

Grundstødt d. $7/11$ 32 ved Sjællands Ø.-Kyst.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $17/11$ 32.

Kl. 15^{30} , da B., der assisteredes af Lods og Slæbebaad, var i Sejlløbet ind til Tuborg Havn og i Nærheden af Nr. 3 Kost fra Molehovedet, tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev beordret Fuld Kraft Frem, uden at det dog lykkedes at faa B. flot. Efter ca. 1 Times Forløb 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 i Forbindelse med den Omstændighed, at Lodsens fejlagtig antog, at Løbets Afmærkning var anbragt i det dybeste Vand.

31. S/S **Brasilien** af Kjøbenhavn, 5334 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Holbæk med 1200 Tons Majjs.

Grundstødt d. $21/11$ 32 paa Hatterrevet.

Søforklaring i Holbæk d. $25/1$ 32.

Strandingsindberetning dat. $30/1$ 32.

Kl. 14^{00} passeredes Romsø i 1 Sm.s Afstand, Log 12. Kursen ændredes fra retv. N. 39° V. til retv. N. 7° V. Vejret var taaget. Kl. 15 loddedes 12 Fv., Log 20; Kl. 15^{30} loddedes 10,5 Fv., Log 22 og Kl. 16 loddedes 9,5 Fv., Log 25, og Kursen ændredes til retv. N. 46° Ø. Kl. 16^{20} tog Skibet Grunden paa Hatterrevet og blev staaende. D. $23/1$ Kl. 21^{45} kom B. flot ved Hjælp af to Bjærgningsdampere 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 i Forbindelse med Strømsætning.

32. S/S **Bratland** af Farsund.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $17/2$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $18/2$ 32.

Kl. ca. 18^{40} , medens B. lossede Kul ved Enghave Brygge, brækkede en om Salingen anbragt Strop, hvorved en Blok, gennem hvilken Losseløberen var skaaret, faldt til Dæks. Herved faldt en Tønde Kul, der var under Ophivning, ned i Bunden af Lasten og ramte en Arbejders Arm, der blev læderet.

33. S/S **British Scout** af Swansea, ca. 1500 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Swansea til Stockholm med Benzin.

Grundstødt d. $23/1$ 32 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $25/1$ 32.

Kl. 14 grundstødte B.S. under Taage 3 Sm. SØ. for Hyllekrog Fyr. D. $24/1$ Kl. 13^{30} kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

34. Ff. **Britta Marie** af Frederikshavn, 16 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $1/11$ 32 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $15/11$ 32.

Kl. ca. 8, medens B.M. var ved at udsejle Linerne Ø. over paa en Fiskeplads ca. 2 Sm. Ø. af Sæby, saas Ff. »Havlitte« af Frederikshavn., der udsejlede Liner længere fremme ca. 1000 m S. for B.M., dreje N. over. B.M. ændrede Kursen og satte Fuld Kraft paa Motoren for at komme foran om H., hvilket Skib imidlertid tørnede med Stævnen imod B.M. Stb.s Laaring, hvorved flere Støtter brækkede, og Hækken blev revet af. Da man frygtede, at B.M. skulde synke, blev der prajet til H. om at stoppe, men H. fortsatte uden at tage Notits heraf.

Af den af H.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at H. havde udsat ca. 500 Fv. Line i NØ.-lig Retning, da Kursen ændredes til NV. B.M. havdes da i en Afstand af ca. 150 Fv. H.s Fart og Kurs blev bibeholdt, og da B.M. søgte at gaa foran om H., skete Kollisionen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at B.M. holdt sin Kurs og Fart, uanset at dette Skib havde Vigepligten.

35. S/S **Carl** af Haderslev, 295 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bremen til Vejle, Odense og Aalborg med Stykgods.

Grundstødt d. $\frac{2}{1}$ 32 ved Brandsø.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $\frac{7}{1}$ 32.

D. $\frac{1}{1}$ Kl. 23⁰⁰ passeredes Aarøsund, og ved Hjælp af Lyskaster styredes for langsom Maskine gennem Løbet Ø. om Linderum. Da den røde 1-Kost paa Linderum var passeret, styredes N. $\frac{1}{2}$ Ø. i ca. 5 Minutter, derefter N. $\frac{3}{4}$ Ø. og kort efter N.t.Ø. Der blæste en frisk SV.-lig Kuling. D. $\frac{2}{1}$ Kl. 0⁰⁸ tog Skibet Grunden ved Brandsø og blev staaende. Kl. ca. 23 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 Strømsætning.

b) Paa Rejse fra Svendborg til Rudkøbing.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{30}{12}$ 32 i Store-Bælt.

Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{31}{12}$ 32 og $\frac{20}{3}$ 33, i Aarhus d. $\frac{27}{2}$ 33 og i Aalborg d. $\frac{16}{3}$ 33.

Kl. ca. 19³⁵, da C. befandt sig i den gravede Rende ind til Rudkøbing, faldt Messedreng Hans Erik Lyllof Nielsen af Svendborg over Bord. Der blev straks kastet en Redningskrans ud og Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod Ankeret falde. Baaden blev sat paa Vandet og ved Hjælp af Projektøren eftersøgte den overbordfaldne. Efter ca. $1\frac{1}{2}$ Times forgæves Eftersøgning fortsattes Rejsen.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den paagældende, der kom ud fra Kabysen, er gledet paa Dækket og faldet ud gennem en Ladeport, der ikke var lukket.

36. M/Gl. **Carl** af Aalborg, 63 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Rejse fra Malmø til Limhamn. Tom. Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 32 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{11}$ 32.

Kl. 12³⁰ grundstødte C. i klart Vejr paa Vågbrytarebanken ved Indsejlingen til Malmø. Kl. 15²⁰ kom C. flot uden at have taget nævneværdig Skade.

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

37. S/S **Carli A** af Hammerhavn, 192 Reg. T. Br. Bygget 1902 af Jern.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{10}$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{28}{10}$ 32.

Kl. ca. 15⁰⁰, medens der lossedes Sukker i Sække ved Kristiansgade, brækkede Lossebommens Hanger. Bommen faldt ned og ramte en Arbejder i Hovedet. Den tilskadekomende blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Hangeren, der var kortet op ved en Rundtørn rundt Masten med Tampen fastgjort til Hangeren ved en Sjakel, var skamfilet i Sjaklen.

38. M/Gl. **Cathrine** af Svendborg, 71 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Vang til Aalborg med Sten.

Skruen havareret d. $\frac{30}{9}$ 32 i Østersøen.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{10}{10}$ 32.

Kl. 14 afgang C. fra Vang. Kursen blev sat paa Falsterbo. Kl. 14³⁰ mærkedes et haardt Stød i Maskinen og paa Roret. Maskinen blev straks stoppet, men da den iøvrigt gik tilfredsstillende, fortsattes med mindsket Fart. Da der viste sig nogen Lækage ved Stævnrøret, blev det besluttet at søge ind til Trelleborg. Ved Eftersyn viste det sig, at C. havde mistet det ene Skruerblad, samt at det andet Skruerblad var stærkt beskadiget.

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

39. M/S **Chr. Sass** af Kjøbenhavn, 3812 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal. Paa Rejse fra Lissabon til Casablanca med Stykgods.

Rørt Grunden d. $\frac{26}{11}$ 32 ved Afrikas V.-Kyst.

Søforklaring i Marseille d. $\frac{14}{12}$ 32.

Kl. 0⁰⁰, da Førerer kom paa Broen, skønnedes Skibet at være ca. 0,5 Sm. af Cape Dar el Beida Fyr. Roret blev lugt haardt Bb. og begge Motorer blev stoppet. Umiddelbart efter beordredes Bb.s Motor Fuld Kraft Bak. Under Drejningen Bb. over tømmede C.S. et Par Gange imod Grunden. Det viste sig senere, at Stb.s Smøreolietank, samt Bundtanke Nr. 4 Stb.; 5Bb., 6Stb. og Bb. samt Nr. 7 var blevet læk.

40. M/S **Christian Holm** af Kjøbenhavn, 9119 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Aruba til Gøteborg med Benzin og Petroleum.

Havareret i December 1932 i Atlanterhavet.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. $\frac{16}{12}$ 32.

D. $\frac{11}{12}$ opdagedes det, at Søen havde bøjet Skærmen paa Spillene of Lejderen paa Stormasten samt brækket et Spildedamprør paa Fordækket. Endvidere viste det sig, at Olien svandt i Nr. 5 Højtank og steg i Nr. 3 Bb.s Højtank, hvorfor det maa formodes, at der var fremkommet en Lækage paa Rørledningen.

Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.

41. S/S **Cimbria** af Randers, 1056 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Randers til Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{1}{10}$ 32 paa Randers Fjord.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{10}$ 32.

Kl. ca. 14⁵⁰, da C. var ud for Snedkerholm, saas en Lystkutter — »Fuga« af Randers — forude i Løbets Bb.s Side. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 1 Skibslængde, drejede F. pludselig Tværs i Løbet. C.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvorved C. drejede over i Løbets Stb.s Side. Umiddelbart efter tørnede C.s Stævn imod F., der straks sank. F.s Besætning — 1 Mand — svømmede hen til en Baad, der befandt sig i Nærheden.

Under en den $\frac{7}{11}$ 32 i Randers aflagt Søforklaring har F.s Fører, der var alene i Baaden, forklaret, at F. krydsede over Fjorden fra S. til N., da C. kom i Sigte. Da det var omtrent Vindstille, blev F. af Strømmen ført ud i Løbet. Det forsøgte forgæves at kovende, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

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

42. Bk. **Claudia** af Marstal, 1057 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Jern. Paa Rejse fra Montego-Bay til Le Havre med Farvetræ.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. $\frac{10}{5}$ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Le Havre d. $\frac{13}{6}$ 32.

Kl. 3⁴⁰, da C. efter Bestikket befandt sig paa 34°41' N.Brd. 66°19' V.Lgd., blev Store Bramsejl bjærget. Det blæste en stormende Ø.-lig Kuling med høj Sø. Under Arbejdet med at fastgøre Sejlet faldt Letmatros Anker Jens Thomsen af Skive over Bord fra Bb.s Raanok. Paa Grund af Vejrforholdene kunde der intet gøres for at bjærge den overbordfaldne.

43. Svensk 3^m Sk. **Constance**. Paa Rejse fra Räfsö til Frederikssund med Træ.

Grundstødt d. $\frac{28}{9}$ 32 paa Isefjorden.

Søforklaring i Frederikssund d. $\frac{5}{10}$ 32.

Kl. 6 passeredes Hundested. Vinden var flov og Vejret klart. Kl. 7³⁶ passeredes Kosten paa Store Tørvegrund og Kursen blev sat mod Kosten paa Lille Tørvegrund. Paa Grund af Solblink paa Vandet kom Kosten ikke i Sigte, og C. tog Grunden i Farvandets østlige Side. D. $\frac{30}{9}$ Kl. 22 kom C. flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

44. 3^m M/Sk. **Cornwall** af Svendborg, 212 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Riga til Nantes med Træ.

Kollideret d. $\frac{15}{5}$ 32 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $\frac{20}{5}$ 32.

Kl. 8²⁵, da C. under tæt Taage var ca. 16 Sm. ØSØ. for Hoborg Fyr, styrende misv. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. for Motor og med reduceret Fart, hørtes en Dampers Taagesignal forude. Fra C. blev der afgivet forskriftsmæssigt Taagesignal. Kl. 8³⁵ hørtes Damperens Taagesignal paany, og Motoren blev stoppet. Kl. 8⁴² hørtes Taagesignalet lidt om Bb., og Kl. 8⁴⁴ kom Damperen — S/S »Laurieston« af Grangemouth — i Sigte ca. 3 Str. om Bb. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev C.s Motor slaaet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten, og Røret blev lagt haardt Stb. Kl. 8⁴⁵ tørnede L. imod C.s Spryd, der brækkede af. Ved Kollisionen blev endvidere Stævn og Forskib stærkt beskadiget. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge ind til Svendborg for Reparation.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

45. M/Sk. **Dagny** af Koster, 130 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Oslo til Karrebæksminde med Papirmasse.

Grundstødt d. $\frac{9}{8}$ 32 ved Læsø.

Politirapport dat. $\frac{9}{8}$ 32. Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{8}$ 32. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{8}$ 32.

Kl. 9³⁵ passeredes Hirtsholmenes Fyr. Kl. 10¹⁵ kom Nordre-Rønner Fyr i Sigte forude om Bb. Fyret blev antaget for at være Baaken paa Læsø N.V.-Rev. Kl. 10³⁵ var Fyret Tværs, og Baaken paa NV.-Revet, der blev antaget for en i Stedet for Læsø-Rende F.S. udlagt Lysbøje, kom i Sigte om Stb. Kl. 11¹⁰, da Baaken var Tværs om Stb. i 0,2 Sm.s Afstand, saas Braad, og da det formentes at være Dvalegrundene, holdtes Stb. over. Kl. 11¹⁵ tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $\frac{12}{8}$ Kl. 18 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen var Forveksling af Fyrene.

46. S/S **Dania** af Nørresundby, 2247 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Staal. Paa Rejse fra Nørresundby til Hartlepool i Ballast.

1 Mand afgaaet ved Døden efter Ulykkestilfælde d. $\frac{10}{11}$ 32 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Nørresundby d. $\frac{21}{11}$ 32.

Kl. 14¹⁵ afgik D. fra Cementfabriken Norden. Umiddelbart før Skibet skulde gennem Broerne, faldt Letmatros Ferdinand Theodor Nielsen af Aalborg, der var beskæftiget med at lægge Luggedæksler over Nr. I Lasten, ned i Lasten. Skibet blev lagt til Kajen, og i en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomende bragt paa Hospitalet, hvor han senere 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 vedkommende Letmatros traadte paa et Luggedæksel, der ikke var lagt helt paa Plads.

47. S/S Dronning Maud af Kjøbenhavn, 1779 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $10/8$ 32 i Kjøbenhavn.

Politirapport dat. $24/8$ 32.

Kl. ca. 14, medens en Fyrbøder var beskæftiget med at øse varmt Vand op i Forbrændingskammeret i en Kedel, traadte han forkert paa Plankerne, der var lagt over Vandet, og faldt ned i Vandet, hvorved han fik Fødderne skoldede. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

48. S/S Ebba af Esbjerg, 939 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal.

a) Paa Rejse fra Bristol til Cardiff med Frugt.

Kollideret d. $8/2$ 32 paa Avon Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. $9/2$ 32.

Kl. 20, da »Ebba«, der havde Lods om Bord, midt imellem Avonmouth og Bristol skulde passere en Dampbarkasse »Ethel«, tog »Ebba« et Gier og tørnede let imod »Ethel«.

b) Paa Rejse fra Almeria til Liverpool med Frugt og Stykgods.

Grundstødt d. $30/10$ 32 ved Englands V.-Kyst.

Indberetning til Board of Trade dat. $31/10$ 32.

Kl. 5^{55} umiddelbart efter at E. havde passeret Formby F.S. brækkede Styreledningen, og E. faldt Stb. over. Det blæste en NV.-lig Storm. Ankrene blev kastet, men Skibet tog Grunden med Stævnen og blev staaende. Kl. ca. 7^{15} kom E. flot ved egen Hjælp uden at have taget nævneværdig Skade.

49. 3^m Sk. Elisabeth af Marstal, 278 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg. Paa Rejse fra Hernøsand til St. Helier med Træ.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. $10/1$ 32 i Nordsøen.

Indberetning til Udenrigsministeriet dat. $16/2$ og $9/3$ 32. Søforhør i Svendborg d. $26/5$ 32.

Kl. ca. 5, da E. under en orkanagtig Storm befandt sig paa gisset $53^{\circ}18'$ N.Brd. $3^{\circ}09'$ Ø.Lgd., tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Storbaaden, Storsejlet samt en Del af Dækslasten blev slaaet over Bord. E., der fik en Del Bb.s Slagside, blev holdt af for Vejret og alle Mand blev kaldt paa Dækket og begyndte at lempe Dækslast over Bord, for at rette Skibet op. Kl. ca. 7 drejedes atter til Vinden. Skibet havde faaet en Del ovenbords Havarier, og efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at kaste Resten af Dækslasten over Bord. Under Arbejdet hermed tog Skibet Kl. ca. 14 en svær Overhaling, hvorved Dæksdrengen og Matros Jens Møller Rimmen af Horne blev skyllet over Bord. Dæksdrengen, der havde faaet fat i en Gaffelgerd, blev bjærget om Bord igen, medens Matrosen forsvandt. Paa Grund af Vejrforholdene kunde der intet gøres for at redde den overbordfaldne.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

50. M/Kt. Elisabeth af Trangisvaag, 86 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Kollideret d. $17/3$ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Tveraa d. $14/4$ 32.

Kl. 2^{30} , da E. var ca. 25 Sm. SSV. af Selvogsnæs Fyr, kom en Damptrawlers grønne Sidelanterne i Sigte ca. 2 Str. om Bb. i ca. 1 Kabellængdes Afstand. É. laa bidevind for Stb.s Halse. Vejret var klart, Vinden SSØ. Fra E. blev der blusset for at henlede Opmærksomheden paa sig. Kl. ca. 2^{50} var Trawlerens røde Sidelanterne i Sigte ca. 25 Fv. i Læ af E. Der blev atter blusset, og da der syntes Fare for en Kollision, blev E. løbet i Vinden. Umiddelbart efter tørnede Trawlerens agterste Stb.s Galge imod E.s Bovspryd, der brækkede, hvorefter Trawlerens Stb.s Laaring to Gange tørnede imod E.s Stævn, der blev slaaet over til Stb. Ved Kollisionen blev E. læk. Trawleren forsvandt uden at opgive Navn og Hjemsted.

51. Ff. Elisabeth af Esbjerg, 28 Reg.T. Br. Bygget 1907 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $13/7$ 32 ved Hollands V.-Kyst.

Meddelelse fra Scheepvaartinspectie, Holland, dat. $8/8$ 32. Søforklaring i Ringkøbing d. $7/1$ 33.

Kl. 12 befandt E. sig 70 Sm. NV. af Ymuiden. Der styredes SØ. $1/2$ S., Farten var 6 Knob. Kl. ca. 17 blev det Taage, Kurs og Fart bibeholdtes. Da 41 Sm. var udsejlet, loddedes $2^{1/2}$ Fv. Vand. Roret blev lagt Stb., men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Haaks Grund i Nærheden af Nieuwediep og blev staaende. Efter ca. 3 Kvarters Forløb kom Skibet, der var blevet læk, flot ved egen Hjælp, og Rejsen forsattes til Ymuiden

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

52. M/Tj. Elisamarie af Egersund.

Brand om Bord d. $1/1$ 32 i Aalborg.

Søforhør i Aalborg d. $25/1$ 32.

Kl. ca. 9^{30} opdagedes Brand i Lukafet, hvor der ingen havde været siden Kl. ca. 8^{30} . Ilden blev slukket ved Hjælp af et Ildslukningsapparat.

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

53. Ff. Elite af Esbjerg. 26 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Maskinen havareret; kollideret d. $27/2$ 32 i Nordsøen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i West Hartlepool. $2/3$ 32.

Kl. 17, medens E. var i Færd med at lette fra en Ankerplads ca. 8 Sm. ØNØ. af Hartlepool, brækkede Motorens Kølepumpe ned. Der blev sat Signal efter Assistance. Kort efter kom et Skib — »Seal-kot« — tilstede, og det blev aftalt, at S. skulde bugsere E. til Hartlepool. Kl. 18^{30} , under Arbejdet med at give S. en Slæber, tørnede S. imod E., hvorved S. blev let beskadiget. E. tog ingen Skade ved Kollisionen.

- 54.** 2^m M/Kt. **Ellen** af Vaag, 82 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg. Paa Fiskeri ved Island. Kollideret d. ¹⁷/₆ 32 i Atlanterhavet. Søforklaring og Søforhør i Trangisvang d. ²⁵/₇ 32. Kl. 7³⁰ var E. 5 Sm. S.¹/₂ Ø. af Kap Langanes. Der styredes NV.t.N.; Vejret var fint og stille. Kl. ca. 10 kom en Trawler - S/S »Lord Weire« af Hull — i Sigte ca. 2 Str. om Bb. Da Skibene nærmede sig hinanden, og L.W. ikke syntes at ville gaa af Vejen, blev der Kl. ca. 10³⁰ givet en kort Tone med Fløjten, og E. drejedes lidt Stb. over. L.W. drejede Bb. over, og da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak og Roret lagt Stb. Umiddelbart efter tørnede E.s Stævn imod L. W.s Stb. Side tæt foran Agtergalgen, hvorved E. blev læk i Forskibet. Anm. Søforklaring fra L.W. foreligger ikke.
- 55.** S/S **Elphinton** af Leith. Paa Rejse fra Nyborg til Leith. Tom. Grundstødt d. ¹²/₁₂ 32 ved Sjællands V.-Kyst. Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₁₂ 32. Kl. 17²⁰ grundstødte E. i klart Vejr paa Refsnæs NV.-Puller. D. ¹⁴/₁₂ kom Skibet flot ved Hjælp af to Bjærgningsdamper. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejltagtig Bestik.
- 56.** 3^m M/Sk. **Elsa Cray** af Riga, 295 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Riga via Hainas til Hull med Træ. Grundstødt d. ³⁰/₁₂ 32 ved Jyllands NV.-Kyst. Strandingsindberetning dat. ³⁰/₁₂ 32. Kl. 3²⁰ grundstødte E.C. under tæt Taage ca. 3¹/₂ Sm. Ø. af Hirtshals Fyr. Kl. 20¹⁰ kom Skibet flot ved fremmed Hjælp. Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage og Strømsætning.
- 57.** 3^m M/Sk. **Emanuel** af Svendborg, 244 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Rejse fra Oslo til Karrebæksminde med 380 Tons Træmasse.
a) Grundstødt d. ²³/₁₂ 32 ved Sjællands V.-Kyst, Strandingsindberetning dat. ²⁸/₁₂ 32. Søforklaring og Søforhør i Næstved ²⁹/₁₂ 32. Kl. 2⁵⁰ pejledes Leveret NV. Lysbøje i V., gisset Afstand 2 Sm. Der styredes retv. S.28°V. Vejret var efterhaanden blevet taaget, og Kl. 3²⁵ tog Skibet Grunden 4 Sm. Ø. for Refsnæs Fyr. Kl. 20²⁰ kom E. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at det til Navigeringen benyttede Søkort ikke var ført à jour, og at Føreren derfor var uvidende om, at Hatter-Barn Lysbøje var flyttet og ændret til Leveret NV. Lysbøje
b) Grundstødt d. ²⁴/₁₂ 32 ved Sjællands S.-Kyst. Søforklaring og Søforhør i Næstved d. ²⁹/₁₂ 32. Kl. 5⁴⁰ gik E. gennem Omø Sund. Da Skibet kom over i Omø Fyrs faste Vinkel, styredes retv. S.88°Ø. Det var tæt Taage. Kl. 8 og 8⁴⁰ loddedes 12 m Vand, hvorefter Loddet holdtes gaende. Kl. 10 viste Lodskud, at Skibet var kommet længere Ø. over end formodet, hvorfor Roret blev lagt Stb. Da E. var drejet 7 Str., tog det Grunden og blev staaende, som det senere viste sig under Svinø-Land. Kl. 20 kom Skibet flot efter at en Del af Ladningen var kastet over Bord. Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.
- 58.** S/S **Emilie Mærsk** af Aalborg, 2212 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Burntisland til Tuborg. Grundstødt d. ¹⁵/₁ 32 i Tuborg Havn. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²³/₁ 32. Kl. ca. 19³⁰, da E.M. under Assistance af Lods og en Bugserbaad var i Færd med at gaa ind i Havnen, og Stævnen var lidt udenfor det inderste Brohoved, tog Skibet Grunden og blev staaende. Maskinen beordredes Fuld Kraft Frem samtidig med. at Bugserbaaden trak fremover, og Skibet gled over Grunden, indtil Brohovedet var midtskibs. Ved Hjælp af Trosser og Bugserbaaden manøvreredes ind til Lossepladsen i Midterbassin. Da Forskibet var ca. 3 m og Agterskibet ca. 6 m fra Kajen, tog Skibet atter Grunden og blev staaende. Anm. 1. Ved en Dykkerundersøgelse fandtes en Sten i Fyrinien, ragende ca. ³/₄ m op over Grunden. Anm. 2. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes lav Vandstand i Forbindelse med den Omstændighed, at Saltholdigheden af Vandet i Havnen var meget ringe.
- 59.** M/Gl. **Energi** af Svendborg, 93 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Hamburg til Skive med Salt. Kollideret d. ²⁶/₁₁ 32 paa Elben. Søforklaring og Søforhør i Løgstør d. ¹³/₁₂ 32. Kl. ca. 18²⁰ ændrede E. Kursen mod Scheelenkuhlen Fyr. Kl. ca. 18³⁰ tørnede en ukendt Damper, der overhalede E., imod E.s Bb.s Side, hvorved E. fik en Del ovenbords Skade.
- 60.** M/Jt. **Enigheden** af Klintholm, 35 Reg. T. Br. Bygget 1835 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Rønne med ca. 54 Tons Jern. Sprunget læk og sunket d. ²²/₁₁ 32 i Østersøen.

Forlisanmeldelse dat. Stege d. $24/11$ 32. Søforklaring og Søforhør i Stege d. $29/11$ 32.

D. $21/11$ Kl. 13 passeredes Falsterbo, og Kursen ændredes mod Rønne. Det blæste en frisk SSV-lig Kuling, Søen var ret svær. D. $22/11$ Kl. ca. 3^{30} opdagedes det, at Vandet steg i Motorrummet. Skønt Haand-pumpen blev sat i Gang, steg Vandet stadig, og Kl. ca. 3^{45} gik Besætningen — 2 Mand — i Jollen. Kl. ca. 4^{00} sank E. ca. 10 Sm. V. $1/2$ S. for Rønne. Kl. 8 indkom Jollen til Rønne.

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.

61. S/S **Essex Friar** af London, ca. 3000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Antwerpen til Leningrad med Stykgoods.

Grundstødt d. $8/5$ 32 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9/5$ 32.

Kl. 6^{00} grundstødte E.F. i klart Vejr ca. 3 Sm. SSØ. for Hyllekrog Fyr. D. $15/5$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

62. 3^m M/Sk. **Eva** af Skagen, 94 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Lybæk i Ballast.

Grundstødt d. $15/4$ 32 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. $7/6$ 32.

D. $14/4$ Kl. 22^{10} passerede E. 3 Sm. inden om Gedser Rev F.S. Vinden var omløbende, flov Brise, og Vejret af og til taaget. Der styredes herfra misv. SV.t.V.V. $1/2$ V. for Motoren, der gik Halv Kraft. D. $15/4$ Kl. 5^{10} tog Skibet Grunden paa Store Klutz Hoved. Da der ikke lykkedes at bringe Skibet flot ved egen Hjælp, rekvireredes Assistance. Kl. 17 kom en Bjærgningsdamper til Strandingsstedet, men paa Grund af Vejr og Sø kunde intet udrettes, og først d. $30/5$ Kl. 17^{30} blev E. bragt flot af to Bjærgningsdampere. E., der var blevet læk ved Grundstødningen, blev indslæbt til Flinder Werke.

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

63. S/S **Finland** af Kjøbenhavn. 2302 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

1 Mand omkommet ved Ulykkestilfælde d. $12/8$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $12/8$ 32.

Kl. ca. 9^{30} , medens F. laa ved Nordkajen i Nordre Redhavn, savnedes Letmatros Anders Harald Jørgensen. Den paagældende, der var beskæftiget med at male udenbords, var sidst set Kl. ca. 9. Da den paagældendes Kasket fandtes drivende under Kajens Brohammer, blev Falcks Redningskorps alarmeret, og efter kort Tids Eftersøgning fandtes Letmatrosens Lig.

64. S/S **Fredensborg** af Kjøbenhavn, 2094 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra London til Beckton i Ballast.

Grundstødt og kollideret d. $24/11$ 32 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $29/11$ 32.

Kl. ca. 17, da F., der havde Lods om Bord, for lidt Bb.s Ror og stoppet Maskine rundede Pynten ved Indsejlingen til Woolwich Reach, kom flere klare Lanterner i Sigte i Farvandets S.-lige Side i ca. $1/4$ Sm.s Afstand. Roret blev lagt mere Bb. for at passere Lysene paa Stb.s Side. Umiddelbart efter kom en rød Lanterne i ca. 1 Skibslængdes Afstand ca. 2 Str. paa Stb.s Bov. Roret blev lagt haardt Bb., og der blev givet 2 korte Toner med Dampfløjten, hvilket Signal blev gentaget et Par Gange. For at undgaa en Kollision blev F. sat paa Grund paa den N.-lige Banke ved Vanesta Wharf, men umiddelbart efter tørnede det andet Skib — Bk. »Torment« af London — med Bb.s Bov imod F.s Stb. Bov. der blev let beskadiget. Efter Kollisionen kom F. flot ved egen Hjælp.

65. M/S **Fremad I** af Kjøbenhavn, 41 Reg. T. Br. bygget 1892 af Staal. Paa Rejse fra Helsingborg til Gøteborg med Benzin.

Grundstødt d. $2/12$ 32 ved Sveriges V.-Kyst.

Søforklaring i Gøteborg d. $9/12$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/2$ 33.

Kl. 20^{30} opankredes F.I i $3^{1/2}$ Fv. Vand udenfor den grønne Vinkel i Molø Havnefy. Det blæste en S.-lig Storm. Kl. 22^{30} , medens Besætningen var beskæftiget med Reparation af Lænsepumpen, mærkedes det, at Skibet huggede i Grunden, og det viste sig, at Skibet var gaaet i Drift og stod fast med Agterskibet i Bunden af Viken. D. $3/12$ Kl. 11^{30} kom F.I flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

66. S/S **Freya** af Kjøbenhavn, 1207 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. $27/2$ 32 i Rouen.

Søforklaring i Antwerpen d. $3/3$ 32. Søforhør i Vejle d. $31/5$ 32.

Kl. 17^{00} , medens Mandskabet var i Færd med at lægge Lugedækslerne paa Nr. I Lugen, gik Letmatros Ludvig Christian Peter Christensen op paa Skærstokken og traadte ind paa en Luge, som endnu ikke var lagt paa Plads. Lugen gav efter og faldt ned i Lasten tillige med Letmatrosen, der i Faldet rev yderligere en Luge med ned. I en tilkaldt Ambulance blev han kørt til Hospitalet, hvor han den $28/2$ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

67. 3^m Sk. **Frida** af Marstal. 303 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Eg, Fyr og Bøg. Paa Rejse fra West Hartlepool til Tønsberg med 283 Tons Koks.

Kollideret d. $9/6$ 32 i Hartlepool.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{9}{6}$ 32.

Kl. 17, da F. med Lods om Bord bugseredes ud af Hartlepool Docks, trak Bugserbaaden Skibet for tæt til S/S »Hartington«, hvorved Skibene kolliderede. F. fik ved Kollisionen Mesanmasten brækket og Davidder beskadiget.

Søforklaring fra H. foreligger ikke.

68. L/Kt. **Fuga** af Randers.

Kollideret d. $\frac{1}{10}$ 32 paa Randers Fjord.

Søforklaring i Randers d. $\frac{7}{11}$ 32.

Se Nr. 41.

69. S/S **Gautatyr** af Kjøbenhavn, 1127 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Leningrad.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{16}{10}$ 32 i Sundet.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{27}{10}$ og $\frac{21}{11}$ 32.

Kl. ca. 20, da G. var i Nærheden af Falsterbo, styrtede en Fyrbøder fra Fyrpladstoppen ned paa Fyrpladsen, hvorved han slog Ryggen. G. gik tilbage til Kjøbenhavn, hvor den tilskadekomende i en tilkaldt Ambulance blev bragt paa Hospitalet.

70. Ff. **Gert** af Esbjerg, 33 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg. Paa Rejse fra Cuxhaven til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{29}{7}$ 32 i Cuxhaven.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{9}$ 32.

Kl. ca. 12 afgik G. fra Cuxhaven. Da Fartøjet var ca. 50 m fra Havnemundingen, saas om Bb. en Damper — S/S »Cupra« af Hamburg — styrende ind mod Havnen. Fra G. blev der givet et langt Fløjtesignal, hvilket fra C. blev besvaret med samme Signal. G.s Skrue, der gik Langsomt Frem, blev slaaet fra. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der slaaet Fuld Kraft Bak. Motoren gik imidlertid i Staa, hvorfor G. tømmede imod C.s Stb.s Side midtskibs. Ved Kollisionen blev Skandækket og Dækket forskubbet fra Stævnen mod den første Pullert, hvorved der fremkom en Aabning i Dækket ved Stævnen.

Anm. 1. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

Anm. 2. Hamburg Søret har afsagt en Kendelse, hvorefter G. bærer Skylden for Kollisionen.

71. M/S **Gertrud Mærsk** af Svendborg, 5038 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

2 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{28}{1}$ 32 i Norfolk, Virginia.

Søforklaring i New York d. $\frac{4}{2}$ og $\frac{5}{2}$ 32. Forhør i Thisted d. $\frac{24}{10}$ 32, i Aalborg d. $\frac{2}{11}$ 32, i Odense d. $\frac{15}{11}$ 32 og i Kjøbenhavn d. $\frac{9}{1}$ 33.

Kl. ca. 10⁴⁵ blev 2. Styrmand Hans Erik Nielsen og Letmatros Ejnar Christensen, begge af Kjøbenhavn, der fra en Flaade var beskæftiget med at male Amningsmærkerne paa Agterstævnen, varskoet om at komme om Bord, da Skibet skulde sejle. Ca. 5 Minutter senere saa Føreren Flaaden ligge ved Stb.s Side ud for Nr. 5 Lugen, hvorefter han gik op paa Broen og slog Klar til Maskinen. Umiddelbart efter varskoede 3. Styrmand de paagældende paa Flaaden, der da laa under Laaringen ved Agterenden, om at komme op. Han blev anmodet om at hente en Kasteline, og medens han gik efter denne, blev Motoren efter Førerens Ordre startet for Langsom Bak. Umiddelbart efter hørte Føreren Raab fra Kajen, og Maskinen blev stoppet. Flaaden saas nu agten for Skibet, og Letmatrosen saas liggende i Vandet i Nærheden. En af Besætningen sprang over Bord for at hjælpe den paagældende, der imidlertid viste sig at være stærkt lemlæstet og afgaaet ved Døden. Jollen blev imidlertid firet af. Under dette brækkede Agterfaldet, hvorved de i Jollen værende Personer faldt i Vandet, dog uden at komme noget til. Liget af Letmatrosen blev bjærget om Bord. Ved en yderligere Eftersøgning konstateredes det, at 2. Styrmand var blevet lemlæstet og dræbt i Skruen.

72. Ff. **Grete** af Frederikshavn, 26 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg. Paa Rejse fra Fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Forlist d. $\frac{28}{11}$ 32 i Nordsøen.

Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{1}{12}$ 32. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{6}{12}$ 32.

Kl. ca. 9, da G. under en frisk N.-lig Kuling var mellem Molerne til Hirtshals Havn, blev Fartøjet af en Braadsø slaaet tværs i Søen. Roret blev lagt haardt Bb., men umiddelbart efter tømmede Stævnen imod det V.-lige Molehoved, hvorved Boven blev knust. Lukafet blev straks fyldt med Vand, og G. blev sat paa Grund i det Ø.-lige Yderbassin.

Anm. Aarsagen til Forliset fremgaar af det ovenfor anførte.

73. M/Gl. **Grethe** af Aalborg, 81 Reg. T. Br. Bygget 1895 af Eg.

a) Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Stockholm med Jern.

Grundstødt d. $\frac{20}{4}$ 32 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{4}$ 32.

Under Forsøg paa at flotbringe et grundstødt Skib grundstødte G. Kl. 20 paa Krongrundet i Kal-marsund. Skibet kom flot samme Dag.

b) Paa Rejse fra Danzig til Koldby Kaas med Kul.

Maskinen havareret d. $\frac{28}{10}$ 32, sprunget læk d. $\frac{29}{10}$ 32 i Østersøen; søgt Nødhavn.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $\frac{5}{11}$ 32. Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{17}{12}$ 32.

Kl. 18³⁰ passeredes Hela. Kort efter knækkede en Bolt i Excentrikken, der driver Lænsepumpen; Motoren blev stoppet, og Rejsen fortsattes for Sejlene alene. D. $\frac{29}{10}$ Kl. ca. 8 mærkedes Skibet dødt og en Undersøgelse viste, at der stod ca. 10 cm Vand over Maskindørken. Haandpumpen holdtes gaa-

ende, og Kl. ca. 15⁰⁰ var Vandet faldet saaledes, at det stod ca. 20 cm under Motorens Svinghjul, hvorefter Motoren blev startet. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge tilbage til Danzig. Kl. 17⁰⁰ havarede Smøremaskinen til Motoren og kort efter brændte Krumtapplejet af. Det lykkedes imidlertid at holde Motoren i Gang ved at dreje Smøremaskinen med Haandkraft, og d. 30/10 Kl. ca. 1⁰⁰ ankom G. til Danzig.

c) Paa Rejse fra Danzig til Kolby Kaas med Kul.

Grundstødt d. 7/12 32 ved Falsters Ø.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. 16/12 32.

Kl. 4⁴⁵ passeredes Møens Fyr i 1 Sm.s Afstand. Der styredes SV.t.V. 1/2 V. Vejret var ofte diset paa Grund af Sne- og Haglbyger. Da Hestehoved Vinkelfyr ikke var kommet i Sigte Kl. 6, blev Motoren sat paa Langsom Fart, og Loddet holdtes gaaende. Der loddedes 12—14 m Vand. Kort efter kom den røde 2 Kost paa SV.-Kanten af Ny Tolk i Sigte. Kosten blev antaget for at være Ballon-Kosten paa Ny Tolk og Roret blev lagt haardt Bb. for at løbe Skibet i Vinden. Der loddedes nu 4 m Vand, og umiddelbart efter tog G. Grunden og blev staaende. D. 8/12 Kl. ca. 1 kom G. flot efter at en Del af Dækslasten var kastet over Bord. Skibet var imidlertid blevet læk, og en Bjærgningsdamper maatte tilkaldes for at holde Skibet læns.

Anm. Sørensen har udtalt, at den skønnede, at der med Hensyn til selve Grundstødningen efter de foreliggende Omstændigheder intet kunde være at bebrejde Føreren; med Hensyn til Spørgsmaalet om at tage Assistance var der en Del, der talte for, at saadan burde være taget, da Ordren fra Assurancen herom indtraf, men da Skibet paa den anden Side i Dagens Løb var avanceret godt og der paa Ordrens Tidspunkt kun var et kort Stykke tilbage, fandtes Førerens Skøn i den givne Situation efter Omstændighederne ikke at have været uforsvarligt.

74. M/B **Gutten** af Aalborg, 14 Reg. T. Br. Paa Lysttur i Limfjorden.

Paasejlet d. 12/6 32 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. 28/6 32.

Kl. ca. 1⁴⁵ opankredes G. i Fjordens S.-Side i den grønne Fyrvinkel 1/4 Sm. V. for Hals Havn. Skibet laa med Top- og Sidelanterne tændt. Vinden var frisk af SØ. og Strømmen udgaaende, saaledes at G. laa Tværs paa Farvandet. Kl. ca. 2 saas et Skib — M/Sk. »Nelly« af Frederikshavn — om Stb. i ca. 2 Skibslængders Afstand, styrende ret imod G. Det forsøgte ved Raab at henlede Opmærksomheden paa G., men umiddelbart efter tørnede N. imod G.s Hæk, der blev stærkt beskadiget.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at Kl. ca. 2, da N. befandt sig i den klare Fyr-linie V. for Hals, kom G., der ikke syntes at føre Lanterne, i Sigte forude. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført. Ved Kollisionen fik N. en Planke i Boven knust.

Anm. For Overtrædelse af Art. 11 i de internationale Søvejsregler samt af Bestemmelserne i § 10 i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand har G.s Fører erlagt en Statskassen tilfaldende Bøde paa 25 Kr.

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

Grundstødt d. 17/5 32 ved Hollands V.-Kyst.

Meddelelse fra Scheepvaartinspectie, Holland, dat. 20/5 32. Politirapport dat. Esbjerg d. 29/6 32.

Kl. ca. 11 lettede H. fra en Fiskeplads 15 Sm. N. af Terschelling, og Kursen blev sat mod Ymuiden. Vejret var usigtbart paa Grund af Taage. Kl. ca. 19, da ca. 52 Sm. var udløbet, formodedes H. at være paa Højde med Egmond Fyr. Fyret var ikke i Sigte, og Kursen ændredes mod Land, for at faa Landkending. Kl. ca. 19³⁰ tog H. Grunden, som det senere viste sig ud for Kijkduin Fyr. D. 18/5 Kl. 1³⁰ kom H., der ikke havde taget nogen Skade, flot ved egen Hjælp.

76. S/S **Hafnia** af Kjøbenhavn, 2031 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. 27/1 32 Esbjerg.

Søforhør i Aarhus d. 2/2 32.

Kl. ca. 20, medens man var i Færd med at lægge Luggedækslerne paa Nr. 3 Lugen, faldt Matros C. Thomsen ned i Lasten. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekomne kørt til Hospitalet, hvor det viste sig, at han havde paadraget sig et Kraniebrud og brækket det ene Laar. Den Paagældende afgik senere ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes Uagtsomhed fra den Forulykkedes Side.

77. 2^m M/Kt. **Hafsteinn** af Trangisvaag, 87 Reg. T. Br. Bygget 1888 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Strandet og forlist d. 7/10 32 ved Islands N.-Kyst.

Søforhør i Thorshavn d. 24/10 32. Indberetning fra Danmarks Repræsentation i Island dat. 28/11 32. Forlisansmeldelse dat. Trangisvaag d. 29/12 32.

Kl. 0¹⁰ passeredes Langanæs Fyr i en gisset Afstand af 0,5 Sm. Kursen ændredes til dev. NV.t.N. Vinden var NV.-lig, flov, Vejret var halvklart. Kl. 0⁴⁰ ændredes Kursen til dev. NV., Log 0. Kl. 1 overlod Føreren Vagten til en Fisker, der havde Søneringsbevis og som tidligere havde ført Skib i Fart paa Island. Føreren gav Ordre til, at Kursen skulde holdes indtil Svinarleikja-Tanga var passeret, hvorefter den skulde ændres til V., samt at han skulde pures, naar Loggen viste 24. Kl. 1⁴⁰ pejledes Svinarleikja-Tanga i SSV., gisset Afstand 3 Sm., og Kursen ændredes til dev. V., Dev. 0⁰, Misv. 26°V., Afdr. 0, Log 6. Landet var i Sigte, men Vejret blev efterhaanden regndiset, saaledes at Landet tabtes af Syne. Kl. 4¹⁰, da Loggen viste 21, tog Skibet Grunden ved Grænjanæs og blev staaende. Kl. 4²⁵ forlod Besætningen Skibet i Baadene og roede i Land.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Strandingen. Ministeriet maa efter det oplyste antage, at Aarsagen til Strandingen var, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

78. Sk. **Hammershus** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Allinge til Rønne. Tom.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 32 ved Bornholms NØ.-Kyst

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{11}{11}$ 32.

Kl. 7^{15} afgik H. fra Allinge assisteret af en Motorbaad. Det blæste en SØ.-lig Brise. Da Skibet var i Havneindløbet, blev Skonnertsejl, Stagfok og Stagejl sat. Herved faldt H. noget af for Vinden, hvorved Motorbaaden, der havde Slæberen fast om Masten og surret ned Agter, drejede Stb. over; som Følge heraf blev H. drejet op i Vinden. Storsejl og Klyver blev sat, men inden H. var under Kommando, tørnede Skibet imod Stenene i Læ og blev staaende. D. $\frac{9}{11}$ Kl. 18^{30} kom H., der var blevet læk, flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

79. 3^m M/Sk. **Hannover** af Hamburg, 134 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Kønigsberg til Middelfart med Træ.

Grundstødt d. $\frac{21}{3}$ 32 ved Fyens N.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{3}$ 32.

Kl. 10 grundstødte H. i Taage ved Agernæs. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

80. M/Gl. **Hans** af Kjøbenhavn, 31 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Eg.

Paasejlet d. $\frac{28}{5}$ 32 i Kjøbenhavn Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{25}{7}$ og $\frac{24}{9}$ 32.

Kl. ca. 8, medens H. laa opankret ved Langelinie, blev Skibet paasejlet af en Motorskonnert — »Urda« af Vejle —, hvorved H. fik Forgrejterne beskadiget.

Af den af U's Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at U. Kl. ca. 8 lettede fra Ankerplads i Yderhavnen for at gaa ind i Frihavnen. Da der var lettet, blev der bukket for at komme agter om H., der havde lidt agten for Tværs om Stb. Under Bakningen faldt U. Stb. over og drev ned mod H.s Forgrejter.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

81. S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1937 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Halifax til Dunkerque med Æbler.

Kollideret d. $\frac{30}{1}$ 32 i Kanalen.

Søforklaring i Dunkerque d. $\frac{1}{2}$ 32.

Kl. 20^{15} passeredes Royal Sovereign F.S. i 4 Sm.s Afstand. Kl. 22^{16} blev det tæt Taage; Taagesignal blev afgivet og Farten reduceret. Kl. 23^{47} , da H.M. var 5 Sm. af Dungeness, hvis Taagesignal pejledes i misv. N. $\frac{1}{2}$ Ø., hørtes en Dampers Taagesignal lidt om Bb. Maskinen, der gik Langsomt, blev stoppet. Umiddelbart efter hørtes paany Taagesignal fra det andet Skib, og straks efter saas lidt om Bb. to klare Lanterner, der blev antaget for at være Toplanterne fra en modgaaende Dampers. H.M.s Ror blev lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Dampfløjten. Umiddelbart efter kom det andet Skibs Toplanter og grønne Sidelanter i Sigte. Da det andet Skib var ret forude, blev Maskinen beordret Fuld Kraft Frem og Roret lagt haardt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten; Signalet blev gentaget, da det andet Skib havde paa Stb.s Bov. Det andet Skib saas imidlertid at dreje Stb. over ned mod H.M. samtidig med, at der hørtes 3 korte Toner fra det. Fra H.M. blev der atter givet 2 korte Toner, men da en Kollision syntes uundgaaelig, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte Toner med Dampfløjten. Umiddelbart efter tørnede H.M.s Bb.s Bov imod det andet Skibs Bb.s Side. Ved Kollisionen fik H.M. et Hul i Skibssiden i forreste Kabelrum, Vaskerum, Fyrbøder-Lukaf og Fyrbøder-Messe, en Del Spanter bøjet, Stringerpladen paa Bakken presset sammen, Bb.s Anker presset gennem Bovpladen, øverste Støbejernsring paa Ankerklydset knust.

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

82. Ff. **Havlitten** af Frederikshavn, ca. 10 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{1}{11}$ 32 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{15}{11}$ 32.

Se Nr. 34.

83. S/S **Henning B.** af Kjøbenhavn, 2108 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal.

a) Paa Rejse fra Grangemouth til Methil i Ballast.

Kollideret d. $\frac{7}{1}$ 32 i Grangemouth.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{20}{5}$ 32.

Kl. 23^{20} , medens H.B. svajedes rundt i Grange Dock, tørnede Stævnen imod S/S »Ausina« af Latvia, der blev let beskadiget.

Anm. Aarsagen til Kollisionen angives at være, at H.B.s Maskintelegraf var i Uorden.

b) Paa Rejse fra Aalborg til Leningrad i Ballast.

Kollideret d. $\frac{29}{4}$ 32 i den finske Bugt.

Indberetning fra Konsulatet i Leningrad dat. $\frac{4}{5}$ 32. Søforhør i Randers d. $\frac{31}{5}$ 32.

Kl. 3^{30} passerede H.B., der sejlede i Isbryderkonvoy, Nerva. Kl. 6^{40} kom Skibet ind i svær Is, og da Farten mindsledes, blev der med Dampfløjten givet en lang og en kort Tone. Umiddelbart efter viste det sig, at H.B. ikke kunde forcere Isen, og der blev givet to lange Toner med Dampfløjten. Kl. 6^{46} blev Maskinen stoppet og Signalet gentaget, og blev af det efterfølgende Skib — tysk S/S »Gottfried Poppe« — besvaret med samme Signal. Umiddelbart efter tørnede G.P. imod H.B.s Hæk om Stb., hvorved der fremkom et stort Hul.

Anm. Søforklaring fra G.P. foreligger ikke.

84. S/S **Hilde** af Kjøbenhavn, 1595 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

a) Paasejlet d. $\frac{7}{4}$ 32 i Swansea.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{4}$ 32.

Kl. 10⁴⁰, medens H. under en V.-lig Storm laa fortøjet i Kings Dock, kom en Damper — »Loftwood« — under Assistance af en Bugserbaad ind i Dokken. Slæberen brækkede, og L. tørnede imod H.s Bb.s Side, der blev beskadiget.

b) Havareet d. $\frac{7}{4}$ 32 i Swansea,

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{11}{4}$ 32.

Kl. 16³⁰ sprængtes Fortøjningerne fra en Damper — »Daleross« —, der laa fortøjet i Bøjerne, hvorefter D. faldt langs H.s Bb.s Side ved Poopen. H. fik nogen ovenbords Skade.

85. S/S **Hindsholm** af Aalborg, 1512 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Swansea med Stykgods.

Mistet Ankeret d. $\frac{14}{10}$ 32 paa Mumbles Roads.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{17}{10}$ 32.

Da H. lettede fra en Ankerplads paa Mumbles Roads for at gaa ind i Swansea Havn, viste det sig, at Bb.s Ankerkæde var brækket.

86. S/S **Hjortholm** af Aalborg, 1471 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{18}{3}$ 32 i Danzig.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $\frac{23}{5}$ 32.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{12}{7}$ 32.

Kl. 7, medens der lossedes Træ, kobledes Nr. 3 Spil pludselig fra Tromlen, hvorved et Slæng Træ faldt ned og ramte en Arbejderformand, der blev dræbt paa Stedet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grunden til, at Koblingen svigtede, dels var Slid, dels den Omstændighed, at et Træstykke, der som Sikkerhed var fastsurret mellem Koblingerne, ikke var rigtigt tilpasset.

87. 3^m Sk. **Hoppet** af Länna. Bygget 1878 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Yxpila til Vejle med Træ.

Grundstødt d. $\frac{13}{11}$ 32 ved Farø.

Søforklaring og Søforhør i Vejle d. $\frac{25}{11}$ 32.

Kl. 10 passeredes Sodsegab. Vejret var ret usigtbart. Det blæste en frisk ØNØ.-lig Kuling. Fyrhuset paa Bogøs N.-Pynt var i Sigte, medens der forgæves blev holdt Udkig efter 3 Kosten. Kl. ca. 10³⁰ tog Skibet Grunden ved Farø. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

88. Uddybm. **Horsens III** af Horsens, 69 Reg. T. Br. Bygget 1911 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{9}{4}$ 32 i Horsens Havn.

Meddelelse fra Politiet dat. $\frac{15}{4}$ 32.

Kl. ca. 12 gik Føreren Rasmus Rasmussen af Horsens ned i Remkassen. Umiddelbart efter gik Forhalingsspillene i Staa, og det viste sig, at Remakslen havde grebet fat i Førerens Tøj, hvorved han var blevet klemt op mellem Akslen og Skodtet. Maskineriet blev straks standset og Føreren befriet og bragt til Hospitalet, hvor han Kl. 19¹⁵ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

89. S/S **Hroar** af Esbjerg, 1401 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hull med Stykgods.

Paasejlet d. $\frac{31}{1}$ 32 paa Humberfloden.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{1}{2}$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{10}{3}$ 32.

Kl. 10¹⁵, medens H., der havde Lods om Bord, under Taage laa opankret ca. 125 m V. for Elbon Buoy, hørtes en Dampers Taagesignal forude om Bb. Kort efter kom Damperen — »Cavendish« af Hull — i Sigte. Der blev stukket ud paa H.s Ankerkæde, men umiddelbart efter tørnede C.s Stb.s Bov imod H.s Stævn.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

90. Ff. **I. A. Larsen** af Skagen, 37 Reg. T. Br. Bygget 1930. Paa Fiskeri i Skagerak.

Kollideret d. $\frac{8}{1}$ 32 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{25}{1}$ 32.

Kl. ca. 13 lettede I.A.L. fra en Fiskeplads ca. 0,5 Sm. fra Land NNV. af Skagen Fyr. Der styredes Ø.t.S. mod Skagens Rev. Kl. ca. 13¹⁵ saas en Kutter — Ff. »Mitzi« af Skagen —, der havde været skjult af en anden Kutter, Kommende ret imod I.A.L. i ca. 2 Baadlængders Afstand. I.A.L.s Maskine blev sat Fuld Kraft Frem, men umiddelbart efter tørnede M.s Stævn imod I.A.L.s Bb.s Laaring, hvorved Lønnin-gen og Skandækket blev knust og 4 Støtter knækkede.

Af den af M.s Besætning afgivne Forklaring Fremgaar, at M. drejede Bb. over for at praje en Kutter. Da man kom klar af denne, saas I.A.L. i kort Afstand; Maskinen kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at I.A.L. og M. har været skjult for hinanden, da M. drejede Bb. over.

91. M/Kt. **Immanuel** af Vaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.

Borteblevet i April 1932, 19 Omkomne.

Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $29/6$ 32. Forlisansmeldelse dat. Vaag d. $30/6$ 32.

D. $8/4$ blev I. set ved Sydiland. Da der intet senere er set ellet hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.

Anm. Besætningen bestod af: Skibsfører P. M. Jacobsen, Bedstemand G. L. Olsen, Fiskerne P. Jacobsen, J. A. S. F. Jacobsen, J. S. Solmunde, S. P. Solmunde, A. S. Solmunde, S. J. Rasmussen, H. A. Hammer, P. R. Magnussen, alle af Solmunde, O. M. Poulsen af Sydregøte, O. Müller, H. J. Havstrem, begge af Nordregøte, S. M. Jacobsen af Skinneæs, J. L. Joensen af Lamhaugeejde, D. Djurhuus, P. J. Djurhuus, begge af Strænder, Motorpasser J. M. Joensen af Vaag og Kok J. C. Joensen af Lamhaugeejde.

92. S/S **Inga** af Kjøbenhavn, 1494 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Boston med Sveller.

Kollideret d. $23/10$ 32 i den finske Bugt.

Søforklaring i Leningrad d. $29/10$ og $1/11$ 32. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $22/11$ 32.

Kl. 18^{40} passerede I., der havde Lods om Bord, Kronstadt. Det blæste en stormende S.-lig Kuling med Byger. Da I. var i Nærheden af Vragbøjen, kom en Dampers Toplanterne og røde Sidelanterner i Sigte forude ca. $1\frac{1}{2}$ Str. om Stb. Efter Lodsens Ordre blev Roret lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Signalet blev fra det andet Skib — russisk Lodsdamper »Barograph« — besvaret med 2 korte Toner. Da B. ikke syntes at ændre Kurs, blev Signalet gentaget. B. besvarede atter Signalet med 2 korte Toner. Da Skibene var i Nærheden af hinanden, saas B. pludselig dreje Stb. over. I I., der gik med mindsket Fart, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men $1\frac{1}{2}$ Minut senere — Kl. 19^{54} — tørnede B. imod I.s Stb.s Bov, hvorefter B. gled foran I.s Stævn. Stb.s Redningsbaad blev gjort klar. B. kom imidlertid op paa I.s Bb.s Side og tørnede først Laaringen, derefter Stb.s Side agterude. Efter den sidste Kollision lykkedes det at etablere Forbindelse mellem Skibene med en Trosse, hvorefter I. bakkede saaledes, at B. kom til at ligge langs I.s Stb.s Side. Det lykkedes at bjærge 19 Mand af B.s Besætning, medens en Kvinde faldt ned mellem Skibene og omkom. Efter at Besætningen var bjærget, blev Trossen kappet og B. sank. I., der havde faaet en Del Skader, gik tilbage til Kronstadt.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

93. M/Gl. **Ingeborg** af Hamburg, 67 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Esbjerg til Gøteborg med Soyaolie.

Grundstødt d. $14/12$ 32 ved Anholt.

Strandingsindberetning dat. $15/1$ 33.

Kl. 18^{30} grundstødte I. i taaget Vejr ved Stensøre. Skibet kom senere flot efter at en Del af Ladrningen var kastet over Bord.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage.

94. M/S **Irland** af Kjøbenhavn, 3173 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Montreal med Kul.

Roret havareret d. $12/10$ 32 i Atlanterhavet; søgt Nødhavn.

Indberetning til Board of Trade dat. $21/10$ 32. Søforklaring i Montreal d. $22/11$ 32.

Kl. 1, da I. under en frisk VNV.-lig Kuling var paa ca. $58^{\circ}46'$ N. Brd. $17^{\circ}30'$ V. Lgd., mistede Skibet Styret, og et Eftersyn viste, at Rorstammen var brækket. Det blev besluttet at tilrigge Hjelpestyregrej og derefter at sætte Kursen mod nærmeste Havn. D. $14/10$ lykkedes det at faa en svær Hangerkæde mellem Roret og Rorstævnen under den øverste Rorløkke, hvorefter man lod 2 svære Jernringe løbe ned over begge Tampe af Kæden, hvori der var drejet en Halvtørn. I Tampene var fastgjort Styrewire, hvorpaa der blev sat Stødtaljer, hvis Løbere blev ført til Spillene. Paa Hangerkæden var der yderligere sjækket 2 Wireskinkler, der blev ført ind gennem Sideklydsene paa Poopen, hvorefter der blev sat Stødtaljer paa Skinklerne. Stødtaljernes halende Parter til taget til Spillene. D. $15/10$ Kl. ca. 8 var Tilrigningen i Orden, og Kl. 10^{22} blev Kursen sat mod Glasgow. D. $20/10$ Kl. 12^{10} opankredes I. paa Greenock Red.

95. S/S **Island** af Kjøbenhavn, 1774 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Akureyri til Siglufjord med Passagerer.

Grundstødt d. $7/6$ 32 ved Islands N.-Kyst.

Søforklaring i Reykjavik d. $10/6$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $20/6$ 32.

Kl. 11^{35} passeredes Hrolfsker 1,7 Sm. Afstand, Log 0,9. Herfra styredes retv. N. 16° V. Umiddelbart efter blev det tæt Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. 11^{45} , da Loggen viste 3,1, ændredes Kursen til retv. N. 38° V. Kl. 12^{04} ændredes Kursen til retv. N. 61° V., Log 8,2, og Kl. 12^{26} , da Loggen viste 13,3, ændredes Kursen til retv. S. 79° V. Kl. 12^{34} hørted ved Afgivelse af Taagesignalet et svagt Ekko og umiddelbart efter tog Skibet Grunden ved Siglunæs og blev staaende. Loggen viste da 14,6. D. $8/6$ Kl. 0^{07} kom Skibet, der var tæt, flot ved fremmed Hjælp.

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

96. S/S **J. C. Jacobsen** af Kjøbenhavn, 1221 Reg. T. Br. Bygget 1890 af Staal.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $3/11$ 32 i Danzig.

Indberetning fra Konsulatet i Danzig dat. $7/11$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $16/1$ 33.

Kl. ca. 14^{30} , medens der lossedes Tran i Fade, styrtede en Toldbetjent, der stod ved Skibssiden og saa ned i en langs Siden liggende Pram, ud over Siden og ned i Prammen. Toldbetjenten afgik straks ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

Anm. Sørenten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at den forulykkede Toldbetjent er blevet forskrækket for et Slæng Fade, der kom op fra Lasten, hvorved han har faaet Overbalance.

97. S/S **Jelo** af Oslo, 1265 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Hamburg til Oslo med Stykgods.
Grundstødt d. $\frac{12}{6}$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{9}$ 32.
Kl. 11⁴⁵ grundstødte J. paa Havknudeflakket S. for Grenaa Havn. Skibet kom senere flot ved Hjælp af en Bjærgnings damper.
Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

98. 2^m M/Kt. **Johanne** af Vaag, 85 Reg. T. Br. Bygget 1884 af Eg. Paa Rejse fra Vaag til Sand.
Grundstødt d. $\frac{8}{9}$ 32 ved Sandø.
Søforklaring og Søforhør i Trangisvang d. $\frac{10}{3}$ 32.
Kl. 3 befandt J. sig ca. $\frac{1}{2}$ Sm. Ø. for Skuø. Der sejledes langs Landet indtil Skuø Bygd passeredes, hvorefter der styredes NØ.t.N. $\frac{1}{2}$ N. mod Sandsfjord. Kl. ca. 4¹⁵ saas Buetangen paa Sandøen ret forude. Roret blev lagt Stb., men kunde ikke komme i Borde, da Rorkæden bekneb sig. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden paa Buetangen og blev staaende. Da det viste sig umuligt at faa Skibet flot ved egen Hjælp, blev Skibet Kl. ca. 4 forladt af Besætningen. Om Morgen drev J. af Grunden, og Besætningen gik atter om Bord. Da det viste sig, at J. var blevet læk, blev Skibet bugseret til Vaag af en anden Kutter.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Rorkæden bekneb sig.

99. Sk. **Johanne** af Kjøbenhavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1889 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Stocka til Frederikssund med Træ.
Paasejlet d. $\frac{30}{10}$ 32 i Sundet.
Søforklaring i Frederikssund d. $\frac{7}{11}$ 32.
D. $\frac{29}{10}$ Kl. 17 opankredes J. i Nivaabugten og Ankerlanternen blev sat. D. $\frac{30}{10}$ Kl. 2³⁰ saas en Dampers Toplanterne og grønne Sidelanterne ca. 1 Str. agten for Tværs om Bb. Kort efter tørnede det andet Skib — M/Sk. »Hertha« af Altona — langs J.s Side og Forgrejter, hvorved J. mistede Klyverbommen og fik en Del ovenbords Skade.
Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

100. M/Tj. **Johanne** af Varel, 89 Reg. T. Br. Bygget 1898. Paa Rejse fra Hamburg til Skive med Majs og Soyaskraa.
Grundstødt d. $\frac{16}{12}$ 32 ved Jyllands V.-Kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{12}$ 32. Strandingsforretning i Ferring d. $\frac{17}{12}$ 32.
Kl. ca. 15³⁰, da J. var ved Ferring Strand, gik Motoren pludselig i Staa. Skibet mistede derved Styret og drejede ind mod Land, hvorved Storsejlet slog over og Storbommen brækkede. Sejlet firedes ned, men inden Skibet atter var under Kommando, tog det Grunden S. for Høfde 5. Fra Land kastedes en Line ud til Skibet, og ved Hjælp af denne blev Besætningen — 2 Mand — bjærget. D. $\frac{11}{1}$ 33 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

101. Ff. **Jylland** af Skagen, 22 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg, Bøg og Fyr. Paa Fiskeri i Skagerak.
Kollideret d. $\frac{25}{1}$ 32 i Skagerak.
Søforklaring i Skagen d. $\frac{15}{2}$ 32.
Kl. ca. 8 opankredes J. paa en Fiskeplads med Skagens Fyr i SØ. og Højens Fyr i SV. Kl. ca. 8³⁰ forlod J. Ankeret for at kaste Vaad. Efter at have sejlet ca. 600 m stoppedes og Vaadtovet blev gjort fast agter. Maskinen holdtes gaaende meget langsomt, saaledes at J. blev liggende paa samme Sted. Ca. 6 Minutter senere saas Ff. »Phyllis« af Skagen 7 Str. om Stb. kommende ned mod J. P. søgte at gaa foran for J., men blev af Strømmen ført med Bb.s Side ned mod J.s Stævn.
Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at man antog J. for værende under Fart og derfor forventede, at den vilde holde agten om P. Da der imidlertid syntes Fare for, at P. vilde blive ramt af J. midtskibs om Bb., blev P.s Ror lagt Bb., men umiddelbart efter skete Kollisionen.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at man i P. fejlagtig har antaget, at J. gjorde Fart.

102. 3^m Sk. **Kastor** af Rønne, 50 Reg. T. Br. Bygget 1896 af Eg. Paa Rejse fra Rønne til Hou med Chaussébrosten.

Kollideret d. $\frac{17}{4}$ 32 i Østersøen.
Søforklaring og Søforhør i Rønne d. $\frac{30}{4}$ 32.
Kl. ca. 0⁴⁵, da K. var ca. 2 Sm. Ø. for Møens Fyr, kom et Skibs Toplanterne og Sidelanterne i Sigte om Bb. Da Skibet — M/Sk. »Zampa« af Rønne — nærmede sig og vedblivende styrede imod K., hvis Lanterner brændte klart, blev Føreren Kl. 1¹⁵ kaldt paa Dækket. Da der syntes Fare for en Kollision, forsøgte det ved Raab at henlede Z.s Opmærksomhed paa K., men umiddelbart efter — Kl. 1³⁰ — tørnede Z.s Stævn imod K. mellem Stor- og Mesanriggeren. K.s Bedstemand sprang om Bord i Z. Kort efter kom Z. langs K.s Stb.s Side for at bjærge Besætningen. Føreren forblev imidlertid om Bord os sejlede mod Land, og da det viste sig, at K.s Skade var over Vandlinien, sejledes Skibet ind til Stubbekøbing. Af den af Z.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at dette Skib Kl. 1 passerede Møens Fyr, hvorefter Kursen ændredes til misv. VSV. Det blæste en frisk ØNØ.-lig Brise. Da Møens Fyr var passeret, bjærgedes Storsejlet. Umiddelbart efter at dette var firet ned, saas K.s røde Sidelanter tæt om Stb. Roret blev lagt haardt Stb. og Maskinen kastet Bak, men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at der i Z. ikke blev holdt effektivt Udkig, medens Storsejlet blev bjærget.

103. 3^m M/Sk. **Kastor** af Marstal. 71 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Menstad til Frederikshavn med Kalksalpeter.

Rørt Grunden d. ⁴/₁₀ 32 ved Norges S.-Kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁹/₁₀ 32.

Kl. 7³⁰ afgik K. fra Menstad. Der styredes forskellige Kurser ned ad Elven og Frier-Fjorden. Da K. var ved Kolbjørn, tørnede Skibet et Undervandsskær, der ikke var afmærket eller udlagt i det til Navigeringen benyttede Søkort. K. kom straks flot. Da K. var ved Gjermansholm, opdagedes det, at Skibet var blevet læk. Da Skibet ikke kunde holdes læns, blev Skibet sat paa Land. D. ⁵/₁₀ kom K. flot ved fremmed Hjælp og blev indslæbt til Porsgrund.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

104. S/S **Katholm** af Aalborg, 1510 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg.

Paasejlet d. ¹⁶/₁₁ 32 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. ¹⁸/₁₁ 32.

Se Nr. 1.

105. S/S **Kirsten** af Kjøbenhavn, 1196 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Glasgow til Aarhus med 1475 Tons Koks.

Kollideret d. ²/₉ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Aarhus d. ⁸/₉ 32 og i Grimsby d. ¹²/₁₀ 32.

Kl. 23³⁰, da K. i byget Vejrs var ca. 19 Sm. misv. V.t.N.¹/₂N. af Dunnet Head, forlod den vagthavende Styrmand Broen efter at have forvissat sig om, at der ikke var noget Skibs Lanterner i Nærheden af K. Umiddelbart efter hørtes en Dampers Dampfløjte, og samtidig kom den røde Toplanterne fra en Trawler — S/S »Straitmiglo« af Aberdeen — i Sigte forude om Stb. i en Afstand af ca. 1 Skibslængde. Føreren kom straks paa Broen og kastede Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede K. imod S.s Bb.s Side. Medens Skibene var langs Siden af hinanden, sprang 4 Mand af S.s Besætning om Bord i K. Fra K. blev der sat en Baad paa Vandet og Resten af S.s Besætning — 5 Mand — blev bjærget om Bord i K. K. blev holdt i Nærheden af S., hvis Lanterner var i Sigte indtil d. ³/₉ Kl. 4. Da der i Løbet af Formiddagen passeredes en Del Vraggoods hidrørende fra S., maa det formodes, at S. er sunket. Ved Kollisionen fik K. Stævnen brækket ca. ³/₄ m over Vandlinjen.

Af den af S.s Besætning i Sagens Anledning afgivne Søforklaring fremgaar, at K. kom i Sigte Kl. 23³⁰, styrende ret imod S. Fra S. blev der givet Advarselssignal med Dampfløjten. Da K. ikke syntes at ændre Kurs, blev Roret lagt haardt Stb., hvilket blev tilkendegivet ved Signal med Dampfløjten. Da en Kollision syntes uundgaelig, blev Maskinen stoppet, men umiddelbart efter skete Kollisionen som foran anført.

106. M/F **Korsør** af Korsør, 2340 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Nyborg til Korsør.

Kollideret d. ²⁴/₁₂ 32 i Store-Bælt.

Søforhør i Korsør d. ²⁴/₁₂ 32. Søforklaring i Svendborg d. ²⁹/₁₂ 32.

Kl. ca. 5⁴⁵ passeredes Bøjen ved Knudshoved og Kursen ændredes til Ø.¹/₄S. Det var tæt Taage, og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Umiddelbart efter at Bøjen var passeret, hørtes Taagesignal fra et Skib — 3^m M/Sk. »Phillip« af Thurø — lidt om Bb. Begge Maskiner blev stoppet. Fra P. hørtes nu to korte Toner, hvorfor der blev slaaet Fuld Kraft Bak, derefter forceret Bak til Maskinen. Ved Bakmanøvren sprængtes 2 Sprængkapsler paa Stb.s Motor, hvorved Motoren svigtede. P.s grønne Lanterne kom nu i Sigte ret forude. Der blev givet tre korte Toner med Fløjten, og Roret blev lagt Bb., men umiddelbart efter løb K. ind i P.s Stb.s Side, hvorved P. fik et stort Hul i Siden. K. blev holdt i Hullet, medens P.s Besætning — 7 Mand — blev bjærget om Bord i K. Da K. bakkede ud fra P., sank sidstnævnte Skib straks.

Af den af P.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at P. Kl. ca. 5³⁰ passerede den røde Lysbøje ved Sprogø. Kursen ændredes fra misv. NV.t.N. til misv. V.t.S. Vejret var taaget og forskriftsmæssigt Taagesignal blev afgivet. Kl. ca. 5⁵⁰ kom Lysene fra K., hvis Taagesignal var hørt flere Gange, i Sigte 1 Str. om Stb. Roret blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved to korte Toner med Fløjten, og Motoren blev stoppet. Fra K. hørtes nu tre korte Toner, hvilket Signal blev besvaret med to korte Toner. Umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

107. M/S **Lalandia** af Kjøbenhavn, 4913 Reg. T. Br. Bygget 1927 af Staal. Paa Rejse fra Antwerpen til Marseille med Stykgods.

Kollideret d. ¹⁰/₇ 32 i Kanalen; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Le Havre d. ¹⁵/₇ og i Aarhus d. ²⁶/₁₀ 32.

Kl. 22¹³, da L. under tæt Taage var ca. 15 Sm. retv. N.18°Ø. af Casquet Fyr, hørtes en Dampers Taagesignal ca. 3 Str. om Bb. Maskinerne blev stoppet, og Taagesignaler blev udvekslet med det andet Skib, der senere viste sig at være M/S »Henry Stanley« af London. Kl. 22¹⁹ hørtes H.S.s Taagesignal tæt ved; Maskinerne beordredes Fuld Kraft Bak, og umiddelbart efter kom H.S.s Top anterner og Stb.s Side-lanterne i Sigte paa Bb.s Bov i ca. 3 Skibslængders Afstand, styrende lige imod L. En Kollision syntes uundgaelig, og Kl. 22²⁰ tørnede H.S.s Bb.s Bov mod L. ved Kollisionsskoddet, hvorved L. fik et Hul i Boven fra Bakdækket til Blindstokkene. L. søgte ind til Le Havre for Reparation.

Anm. Søforklaring fra H.S. foreligger ikke.

- 108.** M/Sk. **Langeland** af Rudkøbing, 70 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Daglykke til Lohals.
Rørt Grunden d. $13/12$ 32 ved Langelands V.-Kyst.
Søforklaring i Kjøbenhavn d. $19/12$ 32.
Kl. 21 afgik L. fra Daglykke. Efter at have sejlet 4 Sm. ud fra Havnen, ændredes Kursen til N.t.Ø. Da L. var V. for Lohals Havn, tørnede Skibet haardt i Grunden uden at blive staaende. Det viste sig senere, at Kølen var stødt af ca. 1 m fra Stævnen og agterefter.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Skibet var blevet forsat af Strømmen.
- 109.** M/Kt. **Laura** af Vaag, 77 Reg. T. Br. Bygget 1877 af Eg. Paa Fiskeri ved Island.
Borteblevet i April 1932; 19 Omkomne.
Forlisanmeldelse dat. Vaag d. $28/6$ 32. Søforklaring og Søforhør i Vaag d. $29/6$ 32.
D. $7/4$ blev L. set i Nærheden af Selvogsbankerne. Da der intet siden er set eller hørt til Skibet, maa det antages at være forlist med Mand og Mus.
Anm. Besætningen bestod af Skibsfører J. P. Toftum af Vaag, Bedstemændene D. J. J. Bech af Porkere, T. O. M. Zachariasen af Strømnæs, 1. Motorpasser T. M. Mauritzen, 2. Motorpasser J. Jensen, begge af Sørvaag, Kok J. Vejhe af Vaag, Fiskerne V. Zachariasen, A. Hansen, begge af Strømnæs. G. L. Müller af Porkere, J. N. Djurhuus, P. N. Christiansen, begge af Sumbø, N. P. Neystved af Kvalbø, H. P. M. Petersen, W. S. Joensen, N. A. F. Lassen, N. Lassen, F. Toftum, S. Vejhe og V. M. Thorsteinsson, alle af Vaag.
- 110.** M/Sk. **Leda** af Nykøbing F., 53 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Eg. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Nykøbing F. med Stykgods.
Kollideret d. $13/7$ 32 i Kjøbenhavns Havn.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $2/8$ 32.
Kl. 15 afgik L. fra Frederiksholms Kanal. Forinden Frederiksholms Bro passeredes, blev der sat Flag i Masten som Signal for, at Skibet skulde gennem Langebro. Der styredes ud i Sejløbet, hvor der blev stoppet for at lade en Damper, der skulde gennem Langebro, passere. L. fulgte efter Damperen i ca. 20 m.s Afstand. Umiddelbart efter at Damperen var passeret gennem Broen, begyndte denne at gaa ned. L.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede L.s Master imod Broklappen, hvorved begge Masterne brækkede i Dækket.
Af den af Brovagten afgivne Forklaring fremgaar, at der Kl. 14³⁷ blev hejst Signal, og Broen blev aabnet for en Damper, der kom N. fra. Da Damperen var med Stævnen ud for Broens N.-lige Del, blev Signalet strøget, og da Damperen passerede Broen, blev der sivet Signal til at lukke Broen. Da Broklappen var halvt nede, saas L.s Master umiddelbart ved Broens N.Side; Lukningen af Broen blev standset, men umiddelbart efter tørnede L. imod Broen.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, at der fra L. ikke blev givet forskriftsmæssigt Lydsignal for at tilkendegive, at Skibet skulde gennem Broen.
- 111.** M/S **Lidsø** af Nyborg, 460 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal.
Havareret d. $2/1$ 32 i Klintehamns Havn.
Svensk Indberetning dat. $7/1$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/5$ 32.
Kl. 5⁵⁰, medens L. under en SSV.-lig Storm laa fortøjet ved Kajen i Klintehamn. brækkede alle Fortøjningerne med Undtagelse af et Kabeltov forude. Skibet svingede ud fra Kajen og huggede med Agterenden i Grunden i Havnebassinets N.-lige Side. Maskinen blev gjort klar, og ved Hjælp af denne samt ved at hive ind paa Fortrossen, kom Skibet flot. Ved Grundstødningen blev Bund, Ror og Skruer stærkt beskadiget.
Anm. Aarsagen til Havariet var haardt Vejr.
- 112.** S/S **Limfjorden** af Aalborg, 488 Reg. T. Br. Bygget 1904/1913 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Løgstør med Stykgods og Passagerer.
Grundstødt d. $14/1$ 32 paa Limfjorden.
Søforklaring og Søforhør i Løgstør d. $22/1$ 32.
Kl. ca. 12²⁵ passeredes den østligste Kost paa Nørholms Hage. Ca. 4 Minutter senere antoges Skibet at have passeret den næste Kost, der ikke kunde ses paa Grund af Solrefleks paa Vandet, og L. drejedes SV. over i Landmærket ved Nørholm. Umiddelbart efter tog Skibet Grunden ca. 80 m fra Kosten. der var ret forude. D. $15/1$ Kl. 0⁴⁵ kom L. flot ved fremmed Hjælp.
Anm. Et af Sørettens søkyndige Medlemmer har udtalt, at det maa antages, at Styrmanden under de forhaandenværende Omstændigheder ikke har kunnet se Kosten, samt at det er meget vanskeligt at erkende Landmærket i Nørholm, da det tidligere eksisterende Formærke, et Markhus, er fjernet.
- 113.** M GI. **Lisbeth** af Hamburg, 70 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lübeck til Korsør med 105 Tons Briketter.
Grundstødt d. $8/1$ 32 ved Omø.
Strandingsindberetning dat. $10/1$ 32.
Kl. 22⁰⁰ grundstødte L. i fint Vejr paa Omø-Tofte. D. $9/1$ Kl. 1⁰⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Strømsætning

114. M/Sk. **Louise** af Nykøbing M., 40 Reg. T. Br. Bygget 1882 af Eg.

Brand om Bord d. $\frac{2}{12}$ 32 i Nykøbing M.

Politirapport dat. $\frac{3}{12}$ 32.

Kl. ca. 19³⁰ opdagedes det, at der trængte Røg op fra Lasten. Brandvæsenet blev tilkaldt, og det viste sig, at der var Ild i et Parti tomme Cementsække. Ilden blev hurtigt slukket, uden at Skibet havde taget nævneværdig Skade.

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

115. M/S **Louisiana** af Kjøbenhavn, 6513 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{27}{12}$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{8}{2}$ 33.

Kl. ca. 16, medens L. laa ved Midtermolen i Frihavnen, hvor der lossedes Høfrø i Sække, gled en Havnearbejder i noget Høfrø, der var løbet ud fra Sækkene. Havnearbejderen, der var beskæftiget med at dirigere et Slæng Sække ned langs Skibssiden, fik Tag i Slænget og fulgte med dette ned langs Siden, hvor han kom i Klemme mellem 2 Slidsker. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor det konstateredes, at 3 Ribben var brækket.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

116. Ff. **Lovise** af Esbjerg, 40 Reg. T. Br. Bygget 1901. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{17}{5}$ 32 ved Hollands V.-Kyst.

Meddelelse fra Scheepvaartinspectie dat. $\frac{20}{5}$ 32. Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{8}$ 32.

Kl. ca. 10 lettede L. fra en Fiskeplads ca. 40 Sm. NNØ. af Haaks F.S. for at gaa til Ymuiden. Vejret var taaget. Kl. ca. 18, da der efter Loggen var udsejlet 46 Sm. loddedes 30 m Vand. Kl. ca. 19³⁰ tog L. Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Zuiderhaaks 3—4 Sm. VNV. af Kijduin Fyr. Nogle hollandske Fiskere, der kom til Stede, førte et Varpanker ud fra L., og d. $\frac{18}{5}$ Kl. ca. 2 kom L. flot ved egen Hjælp.

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

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

Paasejlet d. $\frac{5}{4}$ 32 i Oslo.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{11}{4}$ 32.

Kl. ca. 13⁴⁰, medens M.G.M. laa fortøjet ved Kajen, bakkede en foran for M.G.M. liggende Damper — »Tungsha« af Tønsberg — ud fra Kajen. Herunder faldt T.s Bov ned mod M.G.M.s Stb.s Side ved Nr. 1 Ladeport. T. gled langs Siden og fiskede Nr. 1 Bom, hvorved Stag og Vant sprængtes, Topstangen brækkede over Godset og Masten knækkede ved Dækket. Endvidere fiskede T. M.G.M.s Bro, hvorved den yderste Dæksplanke, Lanterne og Lanternebrædt blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

118. S/S **Maja** af Esbjerg, 2203 Reg. T. Br. Bygget 1922 af Staal.

Paasejlet d. $\frac{31}{3}$ 32 i West Hartlepool.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{25}{5}$ 32.

Kl. 13, medens M. under en haard Storm laa fortøjet i Central Dock, blev S/S »Domby« af London af Vinden ført ned paa M., der blev let beskadiget.

119. S/S **Majestic** af Hull, ca. 3000 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{17}{10}$ 32 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{10}$ 32.

Kl. ca. 20⁴⁵ grundstødte M. i klart Vejr paa Læsø NV.-Rev. D. $\frac{18}{10}$ Kl. 6⁴⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Grundstødningen.

120. M/B **Malle** af Kjøbenhavn.

Kollideret d. $\frac{23}{6}$ 32 i Kjøbenhavns Havn.

Indberetning fra Kjøbenhavns Politi dat. $\frac{6}{7}$ 32.

Kl. ca. 21³⁰, da M. var i Nærheden af Nyhavn, styrende imod Knippelsbro, saas S/S »Øresund« af Malmø i Færd med at svaje rundt for at lægge til Kajen ved Havnegade. M.s Kurs langs Havnegade blev bibeholdt nogen Tid. hvorefter Kursen ændredes agten om Ø. Under Passagen af Ø. kom M. saa tæt til Ø.s Agterende, at Baaden af Skruevandet blev suget ind mod Ø. M.s Mast, der var gjort klar til at lægge ned, tørnede imod Ø.s Hæk og væltede, hvorved den ramte en af de i M. ombordværende Personer i Hovedet, saaledes, at der fremkom et stærkt blødende Saar. Ø.s Maskine blev nu stoppet og M. tørnede derefter imod en Flaade og en Pram, der laa fortøjet ved Strandgadeværftet. M. sejlede over til Havnegade, hvor den tilskadekommande i en tilkaldt Ambulance blev kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

121. S/S **Manordilo** af London, 2741 Reg. T. Br.

Grundstødt d. $\frac{27}{8}$ 32 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{8}$ 32.

Kl. 17¹⁵ grundstødte M. under Regndis ved Skagens Nordstrand mellem Højen Fyr og Gl. Skagen. Kl. 23¹⁰ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

122. Ff. **Maria** af Lemvig, 15 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $\frac{7}{11}$ 32 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Lemvig d. $\frac{9}{11}$ og $\frac{17}{12}$ 32.

Kl. ca. 15 opankredes M. ca. 20 Sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Thyborøn Kanal. Det var stille, klart Vejr. Kl. 17³⁰ blev Ankerlanternen sat, og Kl. 20³⁰ gik hele Besætningen til Køjs. Kl. 22¹⁵ mærkedes et Stød, og det viste sig, at Kutteren var blevet paasejlet af S/S »Kong Alf« af Oslo. Da Besætningen kom paa Dækket, var Ankerlanternen gaaget ud, idet Glasset var knust, Ved Paasejlingen fik M. Stævnen knust, men da Skaden var ovenbords, sejlede Kutteren ved egen Hjælp ind til Thyborøn.

Ved en under $\frac{17}{11}$ for Oslo Byret aflagt Søforklaring har K.A.s Besætning forklaret, at K.A., der var paa Rejse fra Kristiansand til Bremen, havde flere Ankerligere baade om Stb. og Bb. Kl. ca. 22 kom Rigningen af M. pludselig i Sigte tæt paa Stb.s Bov, og umiddelbart efter skete Kollisionen.

123. S/S **Maria Garthon** af Helsingborg, 1572 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Dundee til Helsingfors med Kul.

Grundstødt d. $\frac{29}{5}$ 32 ved Skagen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{5}$ 32.

Kl. 21¹⁵ grundstødte M.G. i sigtbart Vejr mellem Højen Fyr og Gl. Skagen. D. $\frac{30}{5}$ Kl. 14³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

124. S/S **Marie** af Esbjerg, 941 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Helsingør til Hangø i Ballast.

Havareret i Isen i April 1932 i den finske Bugt.

Søforklaring i Hangø d. $\frac{18}{4}$ 32.

D. $\frac{10}{4}$ Kl. 20¹⁵ passeredes Ristna Fyr i 3 Sm.s Afstand, og Kursen ændredes mod Bengtskär. D. $\frac{11}{4}$ Kl. 0³⁰ kom Skibet ind i svær Is, og Maskinen blev stoppet. Under Arbejdet med at faa Skibet ud af Isen, blev Skruen beskadiget. D. $\frac{12}{4}$ sejlede med Assistance af Isbryder i svær Is, og Kl. 20⁴⁰ ankom M. til Hangø. Efter at Indladningen var paabegyndt, steg Vandet i Bb.s Rendesten, og ved Eftersyn viste det sig, at der manglede en Nagle i Bunden.

125. Ff. **Marie** af Thorsminde, 7 Reg. T. Br. Bygget af Fyr og Eg. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Kæntret d. $\frac{4}{5}$ 32 i Nordsøen: 1 Omkommet.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{11}{6}$ 32.

Kl. ca. 12³⁰, da M. var ved at dreje ind i Indløbet til Slusen ved Thorsminde, blev Baaden ramt af en Braadsø paa Bb.s Side, hvorved Baaden kæntrede. Af de 4 ombordværende Personer lykkedes det de 3 at redde sig i Land, medens 1 Mand — Fisker Axel Mikkelsen af Thorsminde — druknede.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

126. M/Gl. **Marie** af Marstal, 68 Reg. T. Br. Bygget 1901 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Wismar til Kjøbenhavn med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{15}{8}$ 32 ved Tysklands N.-Kyst.

Søforklaring i Heiligenhafen d. $\frac{19}{8}$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{9}$ 32.

Kl. ca. 14³⁰ afgik M. fra Wismar. Efter at være kommet ud gennem Indløbet, styredes NNV. efter Fehmarnsund. Kl. ca. 21 blev det paa Grund af Vejrforholdene besluttet at søge Ankerplads udfor Fehmarnsund, og Kursen ændredes til NV. Det var ikke muligt at faa Landkending, og Kl. ca. 21³⁰ tog Skibet Grunden ca. 1 Sm. VSV. for Anduvningstønden ved Indløbet til Sundet. 33D.16/8 kom M. flot fremmed Hjælp, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

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

Anm. 2. Ved et under 18/1 33 af Sørretten i Rudkøbing Købstad m.v. afsagt Dom er M.s Fører frifundet for det offentlige Tiltale i Henhold til Søløvens §293.

127. M/Kv. **Marie** af Kerteminde, 12 Reg. T. Br. Bygget 1898. Paa Rejse fra Kalundborg til Kerteminde.

Føreren slaet over Bord og druknet d. $\frac{13}{10}$ 32 i Kattegat.

Søforklaring og Søforhør i Kerteminde d. $\frac{1}{11}$ og $\frac{2}{11}$ 32.

Kl. ca. 12, da M. under en S.-lig Storm var i Nærheden af Kosten ved Asnæs, blev det besluttet at søge Læ i Havnemarksbugten. Fok og Storsejl blev bjærget. Under Arbejdet med at bjærge Storsejlet blev Føreren — Fisker Vilhelm Jørgensen af Kerteminde — slaet over Bord at Bommen. Den overbordfaldne saas 2—3 m agten for Fartøjet, der sejlede tilbage til Ulykkesstedet. Da M. var i Nærheden af den Forulykkede, kastedes en Ende ud til ham, men den Forulykkede Søgte ikke at faa fat i Tovet. Det blev forgæves forsøgt at sætte Jollen, der var fyldt med Vand, paa Vandet, og umiddelbart efter saas den overbordfaldne gaa til Bunds.

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

128. B/S **Mars** af Helsingborg.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{15}{1}$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{15}{1}$ 32.

Kl. ca. 16, medens M. laa ved Enghave Brygge og lossede Koks, styrtede en Arbejder, der var paa Vej op af Nr. 4 Lasten, ned i denne. Den paagældende, der blev lettere kvæstet, blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at den til Lasten opstillede Lejder var for kort, saaledes at Afstanden fra Lejderens øverste Trin til Overkant af Lugekarmen var 1,1 m.

129. S/S **Mars** af Oslo, 715 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Jern. Paa Rejse fra Lowestoft til Danzig med ca. 5000 Tdr. Sild.

Grundstødt d. $21/1$ 32 ved Jyllands V.-Kyst. Strandingsforretning i Husby d. $21/1$ og $27/1$ 32.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $29/1$ 32.

Kl. 7^{20} , da Skibet efter Bestikket skulde være paa ca. $56^{\circ}17'$ N.Brød. $6^{\circ}58'$ Ø.Lgd., blev det tæt Taage.

Der styredes misv. N. 32° Ø. Kl. 7^{30} tog Skibet Grunden og blev staaende, som det senere viste sig udfor Husby Klit. Under Forsøgene paa at bringe Skibet flot brækkede Roret og Rorstammen. Der tilkaldtes nu Assistance, og Kl. 24 blev M. bragt flot af en Bjærgningsdamper.

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

130. S/S **Marselisborg** af Aarhus, 40 Reg. T. Br. Bygget 1897 af Staal. Paa Rejse fra Aarhus til Ørnereden med Passagerer.

Grundstødt d. $1/7$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. $26/8$ 32.

Kl. ca. 19, da M. skulde lægge til ved Broen ved Strandvejen, blev Skibet af Vinden drevet lidt ud fra Broen, hvorved det tog Grunden. Fra S/S »Turisten« af Aarhus blev der ført en Trosse over i M., og i Løbet af kort Tid var M. flot.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

131. Ff. **Martha** af Esbjerg, 41 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg.

a) Kollideret d. $12/2$ 32 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $22/2$ og $31/3$ 32.

Kl. ca. 15 afgik M. fra Kajen ved Auktionshallen. Under Udsejlingen fra Havnen blev M. holdt i Farvandets N.-lige Side. Et Fartøj — Ff. »Nicoline« af Esbjerg —, der var for indgaaende til Havnen og ca. 25 m fra M., saas pludselig dreje Bb. over Tværs paa M.s Kurs. M.s Maskine blev kastet Fuld Kraft Bak, og Roret lagt haardt Bb., men inden Farten helt var taget af M., tørnede Stævnen imod N.s Stb.s Side mellem Stævnen og Vantet. N.s Besætning — 2 Mand — sprang om Bord i M., og umiddelbart efter sank N.

Af den af N.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at N. under Indsejlingen blev holdt i Farvandets S.-lige Side, ca. 7 m fra Molen. Da N.s Kurs var ved at blive ændret Bb. over mod Indsejlingen til 2. Bassin, kom M. i Sigte ved Molehovedet, med Kurs Tværs paa N.s Kurs. N.s Ror blev lagt Stb., men umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen var, dels at N. drejede Bb. over mod det midterste Bassin forinden den S.-lige Mole var helt passeret, dels at N. ikke var udstyret med Gangskiftningsapparat.

b) Paa Fiskeri i Nordsøen.

Paasejlet d. $6/3$ 32 i Nordsøen.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $18/4$ og $4/10$ 32.

Kl. 2, medens M. laa til Ankers ca. 10 Sm. SV.t.V. af Helgoland, kom en klar Lanterne i Sigte om Stb. Det andet Skib — Trawler »Avance« af Finkenwärde — nærmede sig, og under Passagen af M. fiskede Trawlet M.s Ankergrejer, hvorved Skibene blev trukket mod hinanden, saaledes at A.s Stævn tørnede imod M. Bb.s Side. Ved Kollisionen fik M. nogle Støtter, Lønningen, Skanseklædningen og Hækken beskadiget.

A.s Besætning har under $23/8$ 32 ved Sørensen i Hamburg forklaret, at M.s Lanterner ikke var blevet set forinden Trawlet fiskede M.s Ankergrejer.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Aarsagen til Kollisionen er, at man i A. ikke har set M.s Ankerlanterne.

132. M/Sk. **Mary** af Aalborg, 74 Reg. T. Br. Bygget 1906 af Eg. Paa Rejse fra Ejerslev til Oslo med Molersten.

Kollideret og forlist d. $20/1$ 32 paa Oslofjorden.

Søforklaring i Frederiksstad d. $21/1$ 32. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $9/2$ og $25/2$ 32. Forlis-anmeldelse dat. Aalborg d. $11/2$ 32.

Efter at M. havde passeret Fulehuk, blev det tæt Taage. Kursen blev sat mod Bøjen paa Mefjorden, der passeredes Kl. 12^{15} , hvorefter Kursen ændredes til N. $1/2$ V. Der blev afgivet Taagesignal med et Mundhorn, og Skibet gik med reduceret Fart. Kl. ca. 13 hørtes Taagesignal fra en Damper forude. Ca. $1/4$ Minut senere hørtes paany et Taagesignal, og umiddelbart efter saas Bovvandet fra en Damper — »Kong Ring« af Oslo — forude. M.s Ror blev lagt Stb., men umiddelbart efter tørnede K. R. imod M.s Bb.s Bov ved Kranbjælken og skar sig tværs igennem M. Motoren blev stoppet og Besætningen — 3 Mand — gik i Jollen og blev optaget af K.R.

Af den af K.R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at K.R., der var paa Rejse fra Oslo til Frederiksstad, Kl. 13^{05} passerede Bastø Fyr i ca. 1 Sm.s Afstand, der styredes S. $1/4$ V. Umiddelbart efter hørtes en Dampers Taagesignal forude, og Maskinen blev straks stoppet. Da det andet Skib syntes at være langt borte, beordredes Maskinen Kl. 13^{08} Langsomt Frem. Kl. 13^{09} hørtes et Taagesignal forude om Stb., og Maskinen blev straks stoppet. Ca. 1 Minut senere saas et Fartøj — M. — ca. 1 Str. om Stb., styrende imod K. R. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, men ca. 1 Minut senere kolliderede Skibene som ovenfor anført.

Anm. Ved Aalborg Sørets Dom af $22/7$ 32 blev M.s Fører idømt en Bøde paa 20 Kr. for Overtrædelse af Art. 15 i de internationale Søvejsregler ved at have givet Taagesignal med et ikke forskriftsmæssigt Taagehorn. Ved samme Dom blev Føreren frifundet for det offentlige Tiltale for Overtrædelse af Søvejsreglernes Art. 16, 2. Stk.

133. Ff. **Methellus** af Esbjerg, 36 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Eg og Fyr. Paa Fiskeri i Nordsøen.

Maskinen havareret d. $30/3$ 32 i Nordsøen.

Indberetning til Board of Trade dat. $8/4$ 32.

Kl. 16, da M. befandt sig 8 Sm. SSØ. af Wick, havarerede Motorens Hovedbrændstofpumpe. Det lykkedes at reparere Skaden, men under Forsøget paa at starte Motoren blev Tryklufften opbrugt. Det forsøgtes uden Held at starte Motoren ved Haandkraft. D. $3/4$ blev M. indslæbt til Buckil.

134. Ff. **Mitzi** af Skagen, 30 Reg. T. Br. Bygget 1926 af Eg og Bøg. Paa Fiskeri i Skagerak.

Kollideret d. $8/1$ 32 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $25/1$ 32.

Se Nr. 90.

135. S/S **N. C. Monberg** af København, 2301 Reg. T. Br. Bygget 1928 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til København.

Kollideret d. $12/1$ 32 i Danzig.

Søforhør i København d. $14/1$ 32.

Kl. 14⁴⁵ afgik N.C.M. fra Lastepladsen assisteret af Lods og Slæbebaad. Kl. 15¹⁵ blev N.C.M. paa Stb. Side overhalet af en Motorskonnert — »Paul« af Estebriigge. Pludselig mistede P. Styret og tømmede N.C.M. ved Stovantet og gled forefter langs N.C.M.s Stb.s Side. Ved Kollisionen brækkede P.s Klyverbom og N.C.M. fik en Del ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

136. S/S **Nancy** af Esbjerg, 1153 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Staal. Paa Rejse fra London til Ghent i Ballast.

a) Tørnet en Bøje d. $9/2$ 32 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/2$ 32.

Kl. 18³⁰, medens N. skiftede Lods ved Gravesend, blev Skibet af Vind og Strøm ført imod Gravesend Svingbuoy, der gled langs Stb.s Side og tømmede imod Skruen, hvorved et Skruerblad blev brækket af.

b) Kollideret d. $10/2$ 32 paa Themsens.

Indberetning til Board of Trade dat. $16/2$ 32.

Kl. 21³⁰, medens »Nancy« laa opankret ved Gravesend, skar M/S »Nijverdall«, der ligeledes laa opankret, ud og tømmede imod »Nancy«s Bb.s Side ved Nr. 3 Lugen.

137. 3^m Sk. **Nathalia** af Marstal, 167 Reg. T. Br. Bygget 1903 af Eg. Paa Rejse fra Gefle til Karlsborg i Ballast.

Grundstødt d. $28/6$ 32 ved Sveriges Ø.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetninger dat. $1/2$ og $11/7$ 32. Søforklaring og Søforhør i Örnsköldsvik d. $18/7$ 32.

Søforhør i Marstal d. $10/11$ 32, i Odense d. $17/12$ 32 og i København d. $30/1$ 33.

Kl. 24, da N., der havde Lods om Bord, krydsede ved Hätten Grund, tog Skibet Grunden og blev staaende. D. $2/7$ Kl. 8¹⁵ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Lodsens for sent gav Ordre til at vende.

138. M/Sk. **Nelly** af Frederikshavn, 86 Reg. T. Br. Bygget 1914 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Aalborg til Hirtsholmene. Tom.

Kollideret d. $12/6$ 32 paa Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Aalborg d. $28/6$ 32.

Se Nr. 74.

139. Ff. **Nelly** af Asaa. 5 Reg. T. Br. Paa Fiskeri i Kattegat.

Strandet og forlist d. $22/12$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/12$ 32. Søforhør i Sæby d. $7/3$ 33.

Kl. ca.15³⁰ grundstødte N. under tæt Taage ved Grenaa. Besætningen — 2 Mand — vadede og svømmede i Land. Fartøjet blev Vrag.

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

140. Ff. **Nicoline** af Esbjerg, 5 Reg. T. Br.

Kollideret d. $12/2$ 32 i Esbjerg Havn.

Søforklaring og Søforhør i Esbjerg d. $22/2$ og $31/3$ 32.

Se Nr. 131 a.

141. MS **Nicoline Mærsk** af Odense, 4194 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Providence til San Domingo i Ballast.

1 Mand afgaaet ved Døden efter Ulykkestilfælde d. $8/9$ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Liverpool d. $14/10$ 32.

Kl. 0³⁰ under en orkanagtig Storm mistede Skibet Styringen og lagde sig tværs i Søen. Maskinassistent Theodor Johannes Birck af Varde fik Ordre til at efterse, hvorvidt nogle i Styremaskinrummet opbevarede Vædske var forsvarligt surret. Ca. 1/2 Time senere fandtes Assistenten liggende bevistløs med et Saar i venstre Tinding paa Dørken i Styremaskinrummet, hvori der mærkedes en stram Lugt, som viste sig at stamme fra en Glasbeholder med Tetrachlorkulstof, der var væltet. Efter i ca. 3 Timer at have foretaget Oplivningsforsøg, konstateredes det, at Døden var indtraadt.

Anm. Det maa efter det i Sagen oplyste antages, at Assistenten er styrtet ved Skibets Bevægelser, og at han i Faldet har slaet sig bevistløs, hvorefter han er blevet kvalt af Tetrachlorkulstoffdampene.

142. S/S **Nikos Markou** af Syra, 4235 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Bergen til Aabenraa med Majs.

Grundstødt d. ²⁰/₁ 32 ved Fyens V.-Kyst.

Strandingsindberetninger dat. ²²/₁ og ²⁴/₁ 32.

Kl. 23⁴⁵ grundstødte N.M. i diset Vejr paa Ægholm Flak. D. ²⁵/₁ kom Skibet flot, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

143. S/S **Nippon** af Göteborg, 4000 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Göteborg til Japan med Stykgods.

Grundstødt d. ³⁰/₁₂ 32 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₁₂ 32. Strandingsforretning i Nr. Vorupør d. ³⁰/₁₂ 32.

Kl. 3³⁰ grundstødte N. i taaget Vejr ved Vorupør. Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

144. M/Sk. **Noah** af Svendborg, 109 Reg. T. Br. Bygget 1893 af Eg. Paa Rejse fra Odense til Kjøbenhavn.

Grundstødt d. ²⁰/₁ 32 paa Hatterrevet.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₁ 32. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ²⁵/₂ 32.

Kl. 18²⁰ havdes Ljushage Lysbøje i misv. V.t.S., Afstand 3,5 Sm., Log 52. Herfra styredes NØ. Det blæste en flov SSV.-lig Brise, og Vejret var diset. Kl. 19⁴⁵, da Loggen viste 58, ændredes Kursen til NØ.¹/₂Ø. Kl. ca. 19⁴⁵ saa Føreren en mørk Genstand ret forude. Da Genstanden blev antaget for en Fiskerbaad, blev Roret lagt haardt Bb. Da Skibet var drejet ca. 4 Str. opdagedes det, at Genstanden var et Sømærke; Maskinen blev nu kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tog N. Grunden paa Hatterrevet og blev staaende. D. ²²/₁ Kl. 9 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 diset Vejr i Forbindelse med Strømsætning.

145. M/S **Nordbo** af Kjøbenhavn, 4472 Reg. T. Br. Bygget 1923 af Staal. Paa Rejse fra Leith til Vancouver.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. ⁵/₁₂ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Vancouver d. ¹²/₁ 33.

Kl. ca. 11²⁰ fandtes Tømmermand Govert Emil Nielsen Vilman af Kjøbenhavn liggende livløs nede i Bunden af Stb. Højtank, som han havde undersøgt paa Grund af en mindre Lækage. Den tilskadekomende, der straks blev bragt op paa Dækket, afgik ved Døden uden at være kommet til Bevisthed. Da der var strømmet en Del Blod ud af den forulykkedes Næse og Mund, og da der fandtes Læsioner paa Legemet, maa det antages, at han er styrtet ned i Tanken.

146. 4^m M/Sk. **Nordborg** af Thurø, 349 Reg. T. Br. Bygget 1921 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra St. Peter Port til Newcastle-on-Tyne. Tom.

Kollideret og sunket d. ²/₁₀ 32 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Dunkerque dat. ⁴/₁₀ 32. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. ⁸/₁₀ 32.

Kl. ca. 22³⁰, da N. var 4—5 Sm. S. for Middelfross Sand F.S., kom en Dampers Top- og Sidelanterer i Sigte ca. 1 Str. om Bb. Vejret var klart og sigtbart; det blæste en frisk V.-lig Kuling, og N., der førte 3 Bomsejl og 3 Forsejl samt havde Motoren i Gang, styrede NNØ. Kort efter at Damperen, der senere viste sig at være S/S »Halbeath« af Glasgow, var kommet i Sigte, forsvandt dens røde Sidelanterne, og dens Toplanterer og grønne Sidelanterne saas forude om Stb. Føreren, der havde Vagt, gik nu under Dæk for at se i Søkortet. Da Føreren nogle faa Minutter senere kom paa Dækket, saas H.s røde Sidelanterne ca. 1 Str. om Stb. Der blev givet Ordre til at luv, men da der ca. 1 Minut senere hørtes en kort Tone fra H., blev Roret lagt Stb. Umiddelbart efter — Kl. ca. 22⁴³ — tørnede N. imod H.s Bb.s Side lidt agten for midtskibs. Efter Kollisionen gled Skibene fra hinanden. Kort efter opdagedes det, at Skibet var læk. Bomsejlene firedes til Dæks, og Kursen blev sat mod Land; samtidig blev der afgivet Nødsignaler. Skønt Pumpen holdtes gaaende, kunde Skibet ikke holdes læns, og Kl. ca. 23⁴⁵ gik Motoren i Staa paa Grund af Vand i Motorrummet. Bomsejlene blev atter sat. D. ³/₁₀ Kl. ca. 3³⁰ lagde Skibet sig paa Bb.s Side saaledes at Masterne kom under Vand. Besætningen, der bjærgede sig i Jollen, blev senere optaget af fransk Trawler »Mouette«.

147. S/S **Nordborg** af Kjøbenhavn, 1998 Reg. T. Br. Bygget 1930 af Staal.

1 Mand afgaaet ved Døden som Følge af Ulykkestilfælde d. ²⁵/₁₁ 32 i Port Lyautey.

Søforklaring i Casablanca d. ²⁷/₁₁ 32 og i Fredericia d. ¹⁰/₁₂ 32.

Kl. 13³⁰, medens Mandskabet var ved at lægge Luger over Nr. 3 Lugen, snublede Matros Christian Marius Christensen af Aalborg og styrtede ned i Lasten. Den tilskadekomende blev i en tilkaldt Ambulance kørt paa Hospitalet, hvor han d. ²⁶/₁₁ afgik ved Døden som Følge af sine Kvæstelser.

148. M/S Nordhval af Kjøbenhavn, 4473 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal.

a) Paa Rejse fra New Orleans til London med Stykgods.

Kollideret d. $\frac{2}{1}$ 32 paa Themsen.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{8}{1}$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{22}{7}$ 32.

Kl. 17³⁰, da N., der havde Lods om Bord, havde passeret Margaret Ness, saas en Damper kommende bakkende ud fra Albert Dock og svaje i Farvandet. Dampere passeredes om Stb. Umiddelbart før Dampere passeredes saas en klar Lanterne et Par Str. om Bb. i ca. 300 m.s Afstand. Da N. var ca. 100 m fra Lanteren, viste denne sig at være Agterlanteren fra en Damper — »Stuart Prince« af Newcastle —, der var i Færd med at svaje under Assistance af en Bugserbaad, og hvis Toplanter og grønne Sidelanter nu kom i Sigte. Det søgtes at dreje N. Stb. over, hvilket blev tilkendegivet ved 1 kort Tone med Fløjten. Umiddelbart efter blev Bb.s Maskine kastet Fuld Kraft Bak, og da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes ogsaa Stb.s Maskine Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Fløjten. Umiddelbart efter tørnede S.P. imod N.s Bb.s Side udfor Maskinrummet, hvorved flere Plader og Spanter blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.P. foreligger ikke.

b) Paa Rejse fra Vancouver til Chemainees med Hvede.

Grundstødt d. $\frac{3}{12}$ 32 ved Vancouver.

Indberetning til Board of Trade dat. $\frac{3}{3}$ 33. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{21}{3}$ 33.

Kl. 2⁰⁵, da N., der havde Lods om Bord, var ved Indsejlingen til Active Pass., blev Farten reduceret til Halv Kraft. Kl. 2¹⁵, da Skibet rundede Mary Ann Point, skar det pludselig Stb. over. Skønt Roret straks blev lagt Bb. og Bb.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak samtidig med, at Stb.s Maskine beordredes Fuld Kraft Frem, vedblev Skibet at skære Stb. over og tog kort efter Grunden ca. 400 m V. for Fyret. N., der ved Grundstødningen fik Stævnen trykket ind, kom straks flot og gik tilbage til Vancouver.

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 Strømmens Virkning paa Skibet.

149. M/F Nyborg af Nyborg, 2555 Reg. T. Br. Bygget 1931 af Staal. Paa Rejse fra Korsør til Nyborg med Passagerer.

1 Mand dræbt ved Ulykkestilfælde d. $\frac{8}{11}$ 32 i Nyborg.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{11}{11}$ 32.

Kl. 15⁴², da N. ankom til Nyborg, skulde Overfyrbøder M. Sørensen tænde Oliefyringen til Hjælpekedlen. Herved skete en Eksplosion, hvorved Kedlens Røgkammerdøre sprang op, og den ene Dør ramte Overfyrbøderen i Panden med en saadan Kraft, at han kort Tid efter afgik ved Døden.

150. L/Kt. Oak af Kolding. Paa Lystsejlad i Lille-Bælt.

Kollideret d. $\frac{13}{7}$ 32 i Lille-Bælt.

Forhør i Middelfart d. $\frac{5}{10}$ og $\frac{19}{10}$ 32.

Da O., der havde Vinden agten for Tværs, var ved Kongebrogaarden, saas 2 Motorbaade komme ned mod O.s Stb.s Side. Den ene Motorbaad gik; agten om O., medens den anden — P. 535 — søgte at komme foran om O. Da der syntes Fare for en Kollision, blev der fra O. raabt til Motorbaaden, der drejede af og holdt Kurs parallel med O. Da P. 535 var agten for Tværs, ændredes dens Kurs imod O., og umiddelbart efter tørnede dens Stævn imod O.s Hæk, der blev beskadiget.

P. 535.S Fører har forklaret, at P. 535 blev drejet Stb. over os Farten taget af Fartøjet, da det viste sig, at P. 535 ikke kunde gaa foran om O. Medens Fartøjet laa stille, drejede O. pludselig Stb. over og tørnede imod P. 535.S Stævn.

151. 3^m Sk. Ostetal af Hamburg, 152 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Lysekil til Esbjerg med Sten.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsforretning i Fløjstrup d. $\frac{2}{1}$ 32.

Kl. 20³⁰ grundstødte O. under en SSV.-lig Storm med Snetykning ved Fløjstrup Strand. D. $\frac{1}{2}$ kom Skibet flot ved egen Hjælp.

152. M/B P 535. Paa Rejse fra Snoghøj til Kongebrogaarden.

Kollideret d. $\frac{13}{7}$ 32 i Lille-Bælt.

Forhør i Middelfart d. $\frac{5}{10}$ og $\frac{12}{10}$ 32.

Se Nr. 150.

153. 3^m M/Sk. Philip af Thurø, 229 Reg. T.Br. Bygget 1917 af Eg og Bøg. Paa Rejse fra Danzig til Rudkøbing med Kul.

Kollideret og sunket d. $\frac{24}{12}$ 32 i Store-Bælt.

Søforhør i Korsør d. $\frac{24}{12}$ 32. Søforklaring i Svendborg d. $\frac{29}{12}$ 32.

Se Nr. 106.

154. ES. Phyllis af Skagen, 20 Reg. T. Br. Bygget 1928. Paa Fiskeri i Skagerak.

Kollideret d. $\frac{25}{1}$ 32 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{15}{2}$ 32.

Se Nr. 101.

155. S/S Poul Møller af Kjøbenhavn, 298 Reg. T. Br. Bygget 1917 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hammerhavn i Ballast.

Havareret d. $\frac{3}{4}$ 32 i Østersøen.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{6}{5}$ 32.

D. $29/4$ Kl. 22⁴⁵ passeredes Falsterbo Rev F.S. tæt om Bb. Log 18. Herfra styredes misv. Ø.t.S. Det blæste en Ø.-lig Kuling, og Skibet arbejdede haardt i Søen. Vejret var klart. D. $30/4$ Kl. 2³⁰ mærkedes et dumpt Stød i Skibet. Kl. ca. 2⁴⁵ pejledes 9 cm Vand ved Pumpen. Kl. 4⁰⁰ passeredes Smyge Huk i en gisset Afst. af 7 Sm., Log 41. Kl. 6 viste der sig at være en Del Vand i Lasten, og det blev ved en nærmere Undersøgelse konstateret, at Garneringen i Forskibet var slaaet op, Støtten under Forkant af Forlugen bøjet og slaaet væk, Kølsvinet knækket flere Steder og ca. 8 Bundstokke knækket. Efter afholdt Skibsraad blev det Kl. 7³⁰ besluttet at gaa tilbage til Kjøbenhavn for Reparation.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Havariet. Ministeriet kan efter det i Sagen oplyste ikke anse det for udelukket, at den skete Skade kan være forårsaget ved Søens Slag mod Forskibet.

156. S/S **Ramona** af Budapest, 3663 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Gent til Stockholm i Ballast.

Grundstødt d. $21/12$ 32 ved Lollands S.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/12$ 32.

Kl. 18 grundstødte R., der havde tysk Lods om Bord, under tæt Taage ca. 200 m S. for Sønderstand i Tillitze Sogn. D. $28/12$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

157. S/S **Ringhorn** af Bergen. Paa Rejse fra Skotland til Leningrad i Ballast.

Grundstødt d. $15/5$ 32 ved Jyllands NV.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/5$ 32.

Kl. 1 grundstødte R. under Taage ved Skiveren. Kl. 10⁴² kom Skibet flot ved egen Hjælp.

158. M/Sk. **Rita** af Näset, 47 Reg. T. Paa Rejse fra Gøteborg til Aabenraa med Lindfrøkager.

Grundstødt d. $6/12$ 32 ved Fyens N.-Kyst.

Søforklaring i Fredericia d. $20/12$ 32.

Kl. 16³⁰ passeredes Æbelø. Der styredes V.t.S. $3/4$ S. Kl. 18³⁰ tog Skibet Grunden i Baaringvig og blev staaende. Da Skibet fyldtes med Vand, blev det forladt af Besætningen. D. $11/12$ blev R. indbjærget til Fredericia.

159. S/S **Rival** af Kiel, 570 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Libau til Lübeck i Ballast.

Grundstødt d. $5/5$ 32 ved Bornholms Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/5$ 32.

Kl. 13 grundstødte R. i tæt Taage ca. 300 m N. for Maltkværn mellem Neksø og Aarsdale. D. $9/5$ Kl. 13 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være Taage i Forbindelse med Forveksling af Svaneke og Dueodde Taagesignal.

160. S/S **Robert** af Kjøbenhavn, 1272 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Danzig i Ballast.

Grundstødt d. $21/1$ 32 ved Sveriges V.-Kyst.

Svensk Strandingsindberetning dat. $26/1$ 32. Søforklaring i Helsingør d. $30/1$ 32.

Kl. 2⁰⁰ pejledes Kullen i misv. Ø. $1/4$ N. og Nakkehoved i misv. S. $1/4$ V., Log 71. Herfra styredes misv.

SØ.t.S. $3/4$ S. Kl. 2³⁰ blev det Taage; Farten blev mindsket og forskriftsmæssigt Taagesignal afgivet. Kl. 3³⁰ pejledes Taagesignalet fra Svinbåden F.S. i misv. NØ.t.Ø. $3/4$ Ø., Afstand $1\frac{1}{2}$ Sm. Loggen viste 82, og Kursen ændredes til misv. SØ. $3/4$ S. Kl. 4⁰⁰ stoppedes Maskinen, og et Lodskud gav 26 m Vand. Der fortsattes paa samme Kurs, og Kl. 4²⁰ loddedes 32 m, Log 86,5. Kl. 4²⁵ hørtes et Taagesignal i ca. S. Da det ikke kunde afgøres, hvilket Taagesignal, der var hørt, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. R. drejede Stb. over, men kort efter, da Skibet laa SSØ. an, tog det Grunden og blev staaende. Kl. ca. 8⁰⁰ kom R. flot ved egen Hjælp. Det maa antages, at Skibet tog Grunden paa Hittarp Rev.

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

161. S/S **Robert Mærsk** af Aalborg, 1307 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Leningrad til Kjøbenhavn med Rug.

Kollideret d. $23/9$ 32 i den finske Bugt.

Søforklaring i Leningrad d. $25/9$ 32. Søforhør i Aalborg d. $2/11$ 32.

Kl. 0, da R.M. befandt sig 3,5 Sm. misv. SØ.t.S. $1/4$ S. af Nerva, kom en Dampers Toplanterne i Sigte forude om Stb. Kort efter saas Damprens røde Sidelanterne, og R.M.s Ror blev lagt Stb. Umiddelbart efter saas atter det modgaaende Skibs grønne Sidelanterne, hvorfor R.M. drejedes Bb. over til den oprindelige Kurs. Kort efter viste det modgaaende Skib — en russisk Undervandsbaad — et Øjeblik baade rødt og grønt Sidelys, hvorefter den grønne Sidelanterne alene var i Sigte. R.M. bibeholdt sin Kurs og Fart. Da Undervandsbaaden var ca. $1\frac{1}{2}$ Str. foran for Tværs, ændrede den pludselig Kurs saaledes, at den røde Sidelanterne kom i Sigte. R.M.s Ror blev lagt Bb., hvilket blev tilkendegivet ved 2 korte Toner med Dampfløjten. Da Undervandsbaaden var ret for Boven af R.M., kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 0¹⁰ — tørnede R.M.s Stævn imod Undervandsbaadens Agterende. Ved Kollisionen fik R.M. en svær Lækage i Forpeaken og Kabelrum samt Stævnen bøjet, og det blev besluttet at søge ind til Kronstadt eller Leningrad for Reparation.

Anm. Søforklaring fra Undervandsbaaden foreligger ikke.

162. S/S **Rolf** af Kjøbenhavn, 241 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Disken til Kjøbenhavn med Sand.

Kollideret d. $18/4$ 32 i Kjøbenhavns Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁶/₄ 32.

Kl. ca. 13³⁵, da R. havde passeret Bomløbet, forsøgte det at passere en medgaaende Damper, der havde Bugserbaad Før og Agter. Da R. var kommet Midtskibs af den medgaaende Damper, mistede R. Styret, og skønt Roret laa haardt Stb., skar R. Bb. over, og da der syntes Fare for en Kollision med nogle oplagte Lægtene, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. Umiddelbart efter tørnede R. med Stævnen imod en af Lægterne, der sprængte Fortøjningerne og tog en Del Skade. Ved Kollisionen fik R. den øverste Plade i Boven trykket ind og Stævnen knækket.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til, at R. mistede Styret. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at R. mistede Styret paa Grund af Sugning fra den medgaaende Damper.

163. Ff. **Saga** af Frederikshavn, 35 Reg. T. Br. Bygget 1885 af Eg.

Kollideret d. ²⁰/₉ 32 i Oslo Havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. ¹⁹/₁₀ 32.

Kl. ca. 7, da S. med langsom Fart styrede ned mod Bølgebryderen ud for Vippetangen, saas en Damper — norsk S/S »Ryfylke« — kommende fra Pippervigen styrende agten om S. Da Afstanden mellem Skibene var ca. 40 m, blev der fra R. givet 2 korte Toner med Dampfløjten, og samtidig saas R. dreje ned mod S. Umiddelbart efter tørnede R. imod S., der blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

164. M/Jt. »**Sct. Francisko**« af Middelfart, ca. 19 Reg. T. Br. Bygget 1852 af Eg.

Drevet paa Land og forlist d. ¹⁶/₅ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Grenaa d. ²³/₅ 32.

Kl. ca. 4, medens S.F. laa fortøjet ved Katholm Bro, brækkede Fortøjningerne, og Skibet drev paa Land og blev Vrag.

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

165. M/S **Selma** af Stettin.

1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. ²⁸/₁₂ 32 i Kjøbenhavn.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. ²⁸/₁₂ 32.

Kl. ca. 12²⁰, medens der lossedes Cement ved Jacob Holms Plads, greb et Haandsving paa Dæks-spillet, der blev trukket af en Motor, fat i Førerens Stortrøje, hvorved Føreren blev klemt imod Lugekarmen og kvæstet. Den tilskadekommande blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

166. M/S **Siam** af Kjøbenhavn, 6637 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal. Paa Rejse fra Hernösand til Göteborg.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ²⁴/₅ 32 i Østersøen.

Søforklaring i Göteborg d. ²⁸/₅ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. ¹⁴/₁₁ 32.

Kl. 13³⁰ faldt Letmatros Henry Lützen af Hylke, der var beskæftiget med at vaske Bb.s Lanternebrædt, og som mod given Ordre ubemærket var gaaet ud paa Lanternebrædtet, over Bord. Ulykken blev straks bemærket, og der kastedes en Bøje i Søen samtidig med, at Maskinen blev stoppet og Roret lagt haardt Bb. Den overbordfaldne saas en Gang i Vandet ca. 100 m agten for S. og ca. 15 m fra Bøjen. S. blev manøvreret tilbage til Ulykkestedet og Jollen blev sat paa Vandet, men al Eftersøgning viste sig forgæves. Kl. 15¹⁰ blev Eftersøgningen opgivet og Rejsen fortsat.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Ulykken. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Ulykken skyldes den forulykkedes egen Uforsigtighed.

167. L/Kt. **Sif** af Kjøbenhavn, 11 Reg. T. Br. Paa Lystsejlad i Sundet.

Grundstødt d. ³¹/₇ 32 ved Sjællands O.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹/₈ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. ³⁰/₉ 32.

Kl. 1645, da S. under en let sydlig Brise skulde vende ved Hvidovre Rev, kom Skibet ikke gennem Vinden, og inden Ankeret var stukket i Bund og Forsejlene bjærget, blev Skibet af Strømmen ført ind paa Grunden og blev staaende. Skibet kom senere flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

168. S/S **Signfred** af Werkebäch, ca. 686 Reg. T. Br. Paa Kejse fra Seehamn til Struer med Kul og Koks.

Grundstødt d. ³⁰/₁₂ 32 ved Jyllands V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₁₂ 32. Søforklaring og Søforhør i Struer d. ⁶/₁ 33.

Kl. 19¹⁵ pejledes Lodbjerg Fyr i NØ.t.Ø. ¹/₂Ø. og Thyborøn Lysbøje i Ø.t.S. Fra denne Plads styredes Ø.t.S. ¹/₂S. Umiddelbart efter forsvandt Lysbøjen i Regndis. Kl. 20 pejledes Lodbjerg Fyr i NØ. ¹/₂N. Et Par Minutter efter tog Skibet Grunden ca. 4 Sm. N. for Thyborøn. D. ¹/₁ 33 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 Dis og Strømsætning i Forbindelse med den Omstændighed, at Loddet ikke blev benyttet som Kontrol for Bestikket.

169. S/S **Silva** af Göteborg, 321 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Træ. Paa Rejse fra Drammen til Odense med 424 Tons Papirmasse.

Grundstødt d. ¹¹/₁ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₁ 32. Søforklaring og Søforhør i Odense d. ¹⁶/₁ 32.

D. $10\frac{1}{1}$ Kl. 22³⁰ befandt S. sig ca. 9 Sm. misv. S.35°Ø. af Fornæs Fyr. Da det viste sig umuligt at holde Skibet, der var sprunget læk, læns ved Hjælp af Pumperne, blev det efter et afholdt Skibsraad besluttet at søge ind til Grenaa. Det blæste en S.-lig Storm, og under Vendingen tog Skibet nogle Braadsøer over, hvorved det fik en svær Stb.s Slagside. For at rette Skibet op, kastedes en Del af Dækslasten over Bord. D. $11\frac{1}{1}$ Kl. 0³⁵ var S. ved Grenaa Lysbøje, og det forsøgtes forgæves at tilkalde Lods. Kl. 1¹⁵ rundedes den yderste Havnemole i ca. 15 Fv.s Afstand. Da Skibet befandt sig i Indsejlingsrenden, gik 2 Braadsøer over Skibet, der huggede i Grunden; Bb.s Anker kastedes, men ved Skibets Bevægelser brækkede Kæden, og Skibet drev med Stb.s Side mod Indsejlingsrenden og blev staaende. D. $13\frac{1}{1}$ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

170. S/S **Skaane** af Kjøbenhavn, 1254 Reg. T. Br. Bygget 1919 af Staal.

Paasejlet d. $4\frac{1}{1}$ 32 i Norrköpings Havn.

Svensk Strandingsindberetning dat. $11\frac{1}{1}$ 32.

Kl. 15⁰⁰, medens S. laa fortøjet ved Kajen, blev Skibet paasejlet af S/S »Osmed« af Hålsingborg, der skulde fortøjes langs Siden af S. Ved Kollisionen fik S. nogen ovenbords Skade.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

171. 2^m M/Kt. **Skarstein** af Trangisvaag, 147 Reg. T. Br. Bygget 1900 af Eg og Alm. Paa Fiskeri ved Grønland.

Motoren havareret, sprunget læk og forlist d. $25\frac{1}{8}$ 32 i Atlanterhavet.

Søforklaring og Søforhør i Godthaab d. $27\frac{1}{8}$ 32 og i Trangisvaag d. $7\frac{1}{11}$ 32.

D. $8\frac{1}{8}$ laa S. paa Fyllas Banke, hvor der blev fisket. Kl. 10 blev Motoren startet, og S. blev lagt udover. Kl. ca. 11 stoppede Motoren pludselig, og det viste sig, at Krumtapakslen var brækket.

D. $21\frac{1}{8}$ Kl. ca. 18, da S. under en frisk SSV.-lig Kuling med svær Sø var ca. 20 Sm. N. for Kangek, viste det sig, at Skibet var sprunget læk, og begge Haandpumper blev sat i Gang. Kl. ca. 24 var Skibet læns, hvorefter der blev pumpet læns hver anden Time. D. $22\frac{1}{8}$ Kl. ca. 11 blev det vindstille, Vejret var diset, der loddedes 60 Fv. Vand. Der blev fisket til Kl. ca. 17. Vinden friskede nu fra SV., hvorfor S. blev lagt Bak udover. D. $23\frac{1}{8}$ friskede Vinden til Storm, og Lækagen tiltog, saaledes at Pumperne maatte holdes gaende uafbrudt. Kl. ca. 24 gik Pakningen paa den ene Pumpe i Stykker. Pakningen blev udskiftet, men efter kort Tids Forløb gik Reservepakningen ogsaa i Stykker. D. $24\frac{1}{8}$ Kl. 4 var Vinden flovet og drejet til ØNØ.; S. blev lagt ind mod Land. Kl. 9 kom Land i Sigte, uden at der kunde faas sikker Landkending. Kl. ca. 11 blev Vejret stille og taaget. Efter et afholdt Skibsraad blev det besluttet at søge ind til Land, idet S. ikke kunde holdes læns ved Hjælp af den ene Pumpe. Kl. 19 blev S. af Strømmen ført ind mellem nogle Øer, hvor der opankredes i 20 m Vand. Baadene blev sat paa Vandet, og Besætningens Tøj samt en Del Stores blev bjærget i Land. D. $25\frac{1}{8}$ Kl. ca. 10 sank S. En Grønlænder, der var kommet til Stede, lodsede Baadene til Kangek, hvortil man ankom om Aftenen.

172. S/S **Skotland** af Kjøbenhavn, 1654 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kolding med 2630 Tons Kul.

Grundstødt d. $9\frac{1}{1}$ 32 ved Fyens V.-Kyst.

Strandingsindberetning dat. $9\frac{1}{1}$ 32. Søforklaring og Søforhør i Kolding d. $14\frac{1}{1}$ 32.

Kl. 11³⁰ passeredes tæt om Trekosten ved Helnæs, Log 54. Derfra styredes retv. N.29°V. Det var let diset Vejr. Kl. 12²² saas en Kost forude om Stb.; Maskinen, der havde gaaet Fuld Kraft Frem, beordredes Langsomt Frem. Kl. 12²⁴ blev Maskinen stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter — Kl. 12²⁵ — tog Skibet Grunden og blev staaende. Efter Grundstødningen pejledes Assens Kirke i misv. NØ.t.Ø. $1\frac{1}{2}$ Ø. og Baagø Fyr i misv. N. $3\frac{1}{4}$ V. D. $12\frac{1}{1}$ Kl. ca. 11³⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes det let disede Vejr i Forbindelse med den Omstændighed, at Kursen fra Trekosten ved Helnæs gik Ø. for Kosten paa Torø-Rev.

173. S/S **Slesvig** af Kjøbenhavn, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1913 af Staal.

Kollideret d. $21\frac{1}{10}$ 32 paa Themsens.

Søforklaring i Hamburg d. $13\frac{1}{1}$ 33.

Kl. ca. 16, da S. skulde vige for en Slæbebaad, der havde 4—5 Pramme paa Slæb, mistede Skibet Styringen. Maskinen blev kastet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten, og Bb.s Anker blev stukket i Bund. Slæbebaaden drejede rundt foran S., hvorved en af Prammene tørnede let imod S.s Stb.s Bov.

174. S/S **Snöfrid** af Trälleborg, 982 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Goole til Nakskov med Kul.

Grundstødt d. $16\frac{1}{5}$ 32 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $18\frac{1}{5}$ 32. Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. $20\frac{1}{5}$ 32.

Kl. 13⁴⁵ pejledes Hirsholms Fyr i N.79°V., Afstand 1,5 Sm. Fra denne Plads styredes retv. S.9°Ø., indtil Kursen Kl. 1505, da 11 Sm. var udløbet, ændredes til retv. S.9°V. Kl. ca. 15²⁵ varskoede den vagthavende Styrmand Føreren, at en Bøje, der ikke var aflagt i Kortet, var i Sigte. Føreren kom straks paa Broen, men umiddelbart efter tog Skibet Grunden og blev staaende ca. 0,5 Sm. SØ.t.Ø. $1\frac{1}{2}$ Ø. af Fyrbaaken paa Læsø NV.-Rev, hvilken Baake den vagthavende Styrmand havde antaget for en Lysbøje. D. $17\frac{1}{5}$ Kl. ca. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

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

- 175.** M/S **Spes** af Zwartsluis, 112 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Memel til Zvolle med Træ.
Grundstødt d. $31/10$ 32 ved Christiansø.
Strandingsindberetning dat. $31/10$ 32.
Kl. 5^{00} grundstødte S. i sigtbart Vejr paa Skæret Tat ved Christiansø. Besætningen blev ved Hjælp af Redningsstol bjærget ind paa Tat. D. $15/11$ blev Skibet bragt flot af en Bjærgningsdamper.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være fejl Navigering.
- 176.** Staalpram **Nr. 47** af Kjøbenhavn. Bygget 1925 af Staal.
Paasejlet d. $12/9$ 32 i Malmøs Havn.
Svensk Indberetning dat. $15/9$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $19/9$ 32.
Kl. ca. 18, medens S. Nr. 47 laa fortøjet paa anvist Plads, tørnede S/S »Karlsvik« af Norrköping, der var for udgaaende, med Skruen imod Prammens Stb.s Side, hvorved der fremkom en stor Bule og et Hul under Vandlinien. Da S. Nr. 47 ikke kunde holdes læns ved Hjælp af Pumperne, blev den bugseret ind paa grundet Vand, hvor den sank.
Af den svenske Indberetning fremgaar, at K. var ved at hale ud fra Kajen, da en af Besætningen fik Benene i Bugterne paa den Wire, der blev benyttet som Varp for at faa K. op mod Vinden. Wiren blev kastet los, hvorved K. drev ned mod S. Nr. 47.
- 177.** S/S **Storm** af Kjøbenhavn, 978 Reg. T. Br. Bygget 1891 af Staal.
a) Paa Rejse fra Vägga. til Rouen med Sten.
Grundstødt d. $14/5$ 32 ved Sveriges V.-Kyst.
Svensk Strandingsindberetning dat. $20/5$ 32.
Kl. 18 grundstødte S., der havde Lods om Bord, ca. 125 m SØ. af Kajen i Vägga. Skibet kom senere flot uden nævneværdig Skade.
Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være stærk Strøm og Vind.
b) 1 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $8/9$ 32 i Kjøbenhavn.
Politirapport dat. $13/9$ 32.
Kl. ca. 15^{15} , medens S. lossede Kul ved Enghave Brygge, blev en Arbejder ramt i Hovedet af en tom Trætønde, der benyttedes ved Losningen, hvorved han fik en Flænge i Panden. I en tilkaldt Ambulance blev den tilskadekommande kørt til Hospitalet.
Anm. Ulykken skyldes den tilskadekommandes egen Uforsigtighed.
- 178.** M/S **Svalen** af Sønderborg, 188 Reg. T. Br. Bygget 1915 af Staal. Paa Rejse fra Nakskov til Haderslev med Stykgods.
Grundstødt d. $1/11$ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.
Søforhør i Kjøbenhavn d. $3/12$ 32.
Kl. 1^{30} , da S. var i Nærheden af Hjortlunds Hage, saas en Ankerligger, der laa Tværs i Farvandet. Maskinen blev stoppet og derefter beordret Langsamt Frem, medens S. manøvreredes mellem Ankerliggeren og den røde Kost i Farvandets Stb.s Side. Efter at have passeret Ankerliggeren, blev Roret lagt Bb. Da S. ikke lystrede Roret, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak. men umiddelbart efter tog Skibet Grunden i Farvandets Stb.s Side og blev staaende. D. $3/12$ kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes, at Skibet ikke havde Styrefart.
- 179.** Sk. **Svanen** af Nexø, 42 Reg. T. Br. Bygget 1874 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Hasle til Hornbæk med Sten.
Føreren forsvundet d. $6/12$ 32 i Østersøen.
Søforhør i Køge d. $8/12$ 32.
Kl. 10 afgik S. fra Hasle. Det blæste en frisk S.-lig Kuling. Kursen blev sat mod Falsterbo F.S. Kl. 16^{30} gik Bedstemanden og Ungmanden til Køjs, og Føreren — Skipper Christian Jensen af Allinge — overtog Vagten alene. Kl. 20^{30} vaagnede Bedstemanden ved, at en Damper passerede tæt forbi S. Bedstemanden gik op paa Dækket, og det viste sig, at S. laa uden Styling med Sejlene Bak, samt at Føreren var forsvundet. S. sejledes ind til Køge.
Anm. Efter de foreliggende Oplysninger maa det antages, at Føreren er faldet over Bord under Arbejde med at hale Søvand op i et Vaskevandfad.
- 180.** S/S **Svanhild** af Kjøbenhavn, 1412 Rag. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Newport News til Holbæk med Oliekager.
Grundstødt d. $22/12$ 32 ved Hesselø.
Strandingsindberetning dat. $22/12$ 32. Søforklaring i Holbæk d. $27/12$ 32.
Kl. 0^{07} passeredes Østre Flak F.S. tæt om Bb., Log 514. Herfra styredes retv. S.26°Ø. Kl. 4^{30} , da Loggen viste 554,5, ændredes Kursen til retv. S.34°Ø. Vejret var diset, og da Hesselø fyr ikke var i Sigte, holdtes Loddet gaaende. Der loddedes stadig 22—24 m Vand. Kl. 6^{00} blev Maskinen stoppet, hvorefter der lige holdtes Styrefart paa S., medens Haandloddet holdtes gaaende. Da Hesselø Fyr stadig ikke kom i Sigte, ændredes Kursen Kl. 6^{25} til retv. S.9°Ø., Log 567,7, og Kl. 6^{34} til retv. S.36°V. Kl. 6^{53} tog Skibet pludselig Grunden og blev staaende, som det senere viste sig paa Hesselø SØ.-Rev. D. $23/12$ Kl. 2^{02} kom S. flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.
Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Taage og Strømsætning.
- 181.** S/S **Søborg** af Kjøbenhavn, 1992 Reg. T. Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Hull til Dunston.

Tørnet Kajen d. $19/1$ 32 i Hull.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $15/2$ 32.

Kl. 16⁰⁵ afgik S. fra Alexandra Dock, assisteret af Lods og Slæbedamper. Under Manøvrerne med at komme klar af en Damper, der skulde ind i Dockgaten, blev S. slæbt agterover. Da S. var ca. 10 Fv. fra Kajen med Agterenden, blev der slaaet Langsomt, derefter Fuld Kraft Frem til Maskinen, samtidig med, at man lod Bb.s Anker falde. Inden Farten var taget af S., tørnede Skibet med Roret imod Stenkajen. En senere Undersøgelse viste, at Rorbladet havde taget betydelig Skade, samt at Agterstævnen var bøjet og knækket ca. 2 m fra Hælen.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at der for sent er blevet givet Ordre til Maskinen om at gaa Frem.

182. S/S **Sønderjylland** af Aabenraa, 403 Reg. T. Br. Bygget 1904 af Staal. Paa Rejse fra Aabenraa til Sønderborg.

Kollideret d. $13/5$ 32 i Sønderborg Havn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. $28/5$ 32.

Kl. ca. 10 passerede S. gennem Chr. X Bro, og der styredes imod en i Havnens Midte beliggende Bøje. Da Skibet var i Nærheden af Bøjen, blev Maskinen kastet Fuld Kraft Bak for at lægge Skibet til Kajen umiddelbart S. for Broen. Vind og Strøm førte imidlertid Skibet Ø. over, og da der var Fare for, at Agterenden skulde tørne imod nogle ved Kajen beliggende Skibe, beordredes Maskinen først Halv Kraft Frem, derefter Langsomt Frem. Vind og Strøm førte stadig Skibet Ø. over, hvorved Skibet blev presset imod en ved Kajen udfør Havnekontoret beliggende Motorbaad, der fik nogen ovenbords Skade.

Anm. Aarsagen til Kollisionen fremgaar af det ovenfor anførte.

183. S/S **Taarnholm** af Aalborg, 1420 Reg. T. Br. Bygget 1905 af Staal.

Kollideret d. $9/3$ 32 i Danzig Havn.

Søforklaring i Danzig d. $11/3$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $13/5$ 32.

Kl. ca. 17²⁰, medens T., der med Assistance af Lods for egen Maskine forhalede til Weichmanns Plads, var i den S.-lige Del af Kaiserhafnen, saas en Damper — »Chorzow« af Gdynia — komme ud fra Tode Weichsel. T.s Maskine blev stoppet. Fra C. hørtes nu en kort Tone, hvilket fra T. blev besvaret med samme Signal, og Roret blev lagt Stb. For at C. kunde gaa foran for T., blev Maskinen slaaet Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved tre korte Toner med Dampføjten. Fra C. blev Signalet besvaret med 2 korte Toner. Da en Kollision syntes uundgaaelig, kastedes begge Ankre, men umiddelbart efter — Kl. 17²⁰ — tørnede Skibene med Bb.s Bov mod hinanden, hvorved T.s Bov blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

184. S/S **Themis** af Hammerhavnen, 252 Reg. T. Br. Bygget 1916 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Hammerhavnen i Ballast.

Kollideret d. $18/4$ 32 i Kjøbenhavn Havn.

Søforklaring og Søforhør i Kjøbenhavn d. $25/4$ 32.

Kl. 16⁴⁵ afgik T. fra Gasværkshavnen. Kl. ca. 17 var T. ca. 300 m fra Knippelsbro, hvorfra der blev sat Signal for Passage S. fra. T.s Maskine, der gik Langsomt, beordredes Halv Kraft Frem, og der styredes mod Midten af Broløbet, Da Skibet var kommet nærmere Broen, blev der fra Brovagten givet Tegn til at holde mere Stb. over, hvorfor Roret blev lagt Stb. Da Forenden var kommet ind i Broabningen, saas Sprydet af et Skib — 3^m M/Sk. »Ruth« af Malmø —, der laa omtrent Tværs i Farvandet. Da en Kollision syntes uundgaaelig, beordredes Maskinen Fuld Kraft Frem og Roret lagt Bb. for at rette Skibet op og undgaa at kolliderede med Broen. Umiddelbart efter, da T. var omtrent gennem Broen, tørnede T.s Bb.s Bov imod R.s Bb.s Bov. Ved Kollisionen mistede T. Styret, og da der syntes Fare for at paasejle S/S »Tjaldur«, der laa fortøjet ved asiatiske Plads, kastedes Maskinen Fuld Kraft Bak samtidig med, at man lod falde Bb.s Anker. Inden Farten var taget af Skibet, tørnede Stævnen imod »Tjaldur«s Stb.s Bov.

Af den af R.s Besætning afgivne Forklaring fremgaar, at da Skibet, der var paa Rejse fra Malmø til Kjøbenhavn, nærmede sig Knippelsbro, blev der fra Broen givet Signal for Passage S. fra. Skruen blev derfor koblet fra, og Skibet holdtes gaaende i nogen Afstand fra Broen. Ca. 5 Minutter senere blev der fra Broen sat Signal for Passage N. fra. R. holdtes for langsom Maskine i Farvandets Stb.s Side. Da Skibet var ved at sejle ind i Broløbet i en Afstand af ca. 1 m fra Broen, kom T. i Sigte, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes, at Brovagten for tidligt hejste Signal for Passage for nordfra kommende Skibe.

185. M/S **Thor** af Samsø, ca. 19 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Fæmø til Samsø med ca. 3 Tons Frugt.

Grundstødt d. $18/9$ 32 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. $22/9$ 32. Søforhør i Tranebjerg d. $8/11$ 32.

Kl. ca. 4 grundstødte T. under tæt Taage paa Kysten mellem Ljushage og Vestborg Fyr. Skibet kom senere 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.

186. S/S **Thyra** af Kjøbenhavn, 836 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal. Paa Rejse fra Gravelines til Immingham i Ballast.

Kollideret d. $20/8$ 32 i Nordsøen.

Søforklaring i Immingham d. $23/8$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $29/9$ 32.

Kl. 11⁵³, da T. under tæt Taage var i Nærheden af Humber F.S., hørtes Taagesignaler forude om Stb. og Bb. Maskinen, der gik Langsomt Frem, blev straks stoppet. Ca. 1 Minut senere hørtes Taagesignalet om Bb. ca. 1 Str. paa Bb.s Bov. Umiddelbart efter kom et Skib — Damptrawler »Ladas« af Grimsby — i Sigte om Bb. i en Skibslængdes Afstand, styrende en Kurs, der skar T.s Kurs. T.s Maskine kastedes Fuld Kraft Bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte Toner med Dampfløjten. Da L. syntes at dreje Bb. over, blev Roret lagt haardt Bb., og Maskinen beordret Fuld Kraft Frem. Fra L. hørtes nu 3 korte Toner, hvilket blev besvaret med samme Signal og Maskinen kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter tørnede T.s Stævn imod L.s Stb.s Side. L., der syntes at ville synke, blev forløjet langs T.s Side, og Besætningen blev bjærget om Bord i T. Det forsøgtes at tætte Lækagen i L.s Stb.s Side, men Kl. 12⁴⁵ sank L. ca. 5 Sm. NNØ. af Humber F.S.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

187. S/S **Tove** af Kjøbenhavn, 1191 Reg. T.Br. Bygget 1919 af Staal. Paa Rejse fra Goole til La Rochelle med Kul.

Grundstødt d. ²⁶/₁ 32 paa Onse-Floden.

Indberetning til Board of Trade dat. ¹⁷/₃ 32.

Kl. 21⁴⁵, da T., der havde Lods om Bord, i tæt Taage var mellem Goole og Blacktoft Mole, tog Skibet Grunden med Forenden. D. ²⁷/₁ om Morgenen kom Skibet flot ved egen Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være tæt Taage.

188. S/S **Tovelil** af Esbjerg, 2214 Reg. T. Br. Bygget 1925 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Vejle i Ballast.

Sprunget læk d. ²⁷/₁ 32 i Nordsøen.

Søforklaring i Kristianstad d. ¹³/₂ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. ²/₄ og ¹¹/₄ 32.

Kl. 3⁰⁵ passeredes Lyngvig Fyr i 14 Sm.s Afstand. Det blæste en VNV.-lig Kuling med svær Sø. Om Morgenen viste det sig, at der var ca. 25 cm Vand i Nr. 2 Rendesten, og ved Pejlinger konstateredes, at Vandet i Rendestenen steg ca. 12 cm i Døgnet.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Lækagen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at nogle Nagler i Nr. 2 Tanktop er blevet lække ved Skibets Bevægelser i Søen.

189. S/S **Transporter** af Odense, 1561 Reg. T.Br. Bygget 1911 af Staal. Paa Rejse fra Danzig til Kjøbenhavn med Kul.

Grundstødt d. ¹⁷/₃ 32 ved Amager.

Søforklaring og Søforhør i Odense d. ²⁶/₃ 32.

Kl. 4¹⁰ passeredes Nordre Røse. Maskinen beordredes Halv Kraft. Kl. 4⁴⁰ passeredes Prøvestenens Lysbøje. Kl. ca. 4⁵⁰ mærkedes det, at Skibet rørte Grunden; Maskinen blev stoppet og kastet Fuld Kraft Bak, men umiddelbart efter blev Skibet staaende, som det senere viste sig ca. 15 m indenfor den yderste Bb.s Prik ved Lynnetløbet. D. ¹⁸/₃ Kl. 15 kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper, efter at en Del af Ladningen var lægteret.

Anm. Søretten har intet udtalt om Aarsagen til Grundstødningen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Grundstødningen skyldes Forveksling af Prøvestenens Fyr og Lys i Land.

190. S/S **Turisten** af Aarhus, 45 Reg. T. Br. Bygget 1898 af Staal. Paa Rejse fra Ørnereden til Aarhus med Passagerer.

Grundstødt d. ¹/₇ 32 ved Jyllands Ø.-Kyst.

Søforhør i Aarhus d. ²⁶/₈ 32.

Kl. ca. 19, da T. lagde til ved Broen ved Strandvejen, saas S/S »Marselisborg« af Aarhus at være paa Grund ved Broens S.-lige Side. Fra T. blev der bragt en Trosse om Bord i M., og det lykkedes at bringe dette Skib flot. Under denne Manøvre faldt T. Tværs i Søen, og inden Skibet var rettet op, drev det ind paa Grunden, hvor det blev staaende. Kl. ca. 21 kom Skibet flot ved fremmed Hjælp.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen fremgaar af det ovenfor anførte.

191. M/Kt. **Tvey Systkin** af Skaale, 236 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Eg og Elm. Paa Rejse fra Grimsby til Skaale.

1 Mand skyllet over Bord og druknet d. ⁵/₁ 32 i Nordsøen.

Søforhør i Fuglefjord d. ⁹/₁ 32.

Kl. ca. 1, medens Mandskabet under en V.-lig Storm var ved at tage 2 det Reb i Storsejlet, tog Skibet en svær Braadsø over, hvorved Storbaaden blev knust og Matros Daniel Viderø af Viderejde skyllet over Bord. Paa Grund af Vejrforholdene blev der ingen Eftersøgning af den overbordfaldne foretaget.

Anm. Aarsagen til Ulykken fremgaar af det ovenfor anførte.

192. M/Sk. **Urda** af Vejle, 77 Rag. T. Br. Bygget 1911 af Eg og Fyr.

Kollideret d. ²⁸/₅ 32 i Kjøbenhavns Yderhavn.

Søforhør i Kjøbenhavn d. ²⁵/₇ og ²⁴/₉ 32.

Se Nr. 80.

193. S/S **Valkyrien** af Kjøbenhavn, 343 Reg. T. Br. Bygget 1907 af Staal.

Paasejlet d. ²⁷/₁ 32 i Lissabons Havn.

Søforklaring i Lissabon d. ²⁹/₁ 32.

Kl. 1920, medens V. laa opankret paa anvist Plads, saas Havnevæsenets Flydekran »Antonio Augusto de Aguiar« kommende Ø. fra under Bugsering. Da der syntes Fare for en Kollision, holdtes en Fender ud. Umiddelbart efter tørnede Kranen imod V., der fik betydelig Skade paa Boven.

Anm. Søforklaring fra A.A.d.A. foreligger ikke.

194. Lgt. **Veritas V** af Kjøbenhavn, 327 Reg. T. Br. Bygget 1932 af Staal. Under Bugsering fra Odense til Gøteborg i Ballast.

Kollideret d. $\frac{3}{12}$ 32 i Kattegat.

Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg dat. $\frac{7}{12}$ 32. Søforklaring i Gøteborg d. $\frac{7}{12}$ 32. Søforhør i Kjøbenhavn d. $\frac{5}{1}$ 33.

Kl. 4⁰⁰ passerede Bugserdamper »Pluto« af Kjøbenhavn, der havde V. V paa Slæb i en ca. 200 m lang Slæber S. om Vinga F.S. i en Afstand, der gissedes til ca. 300 m, og Kursen ændredes efter Bötö Fyr. Det blæste en SV.-lig Storm med høj Sø. Da V. V passerede Fyrskibet, tørnede Lægteren dette 2 Gange med Agterskibet, hvorved der fremkom et Hul i Siden samt en Bule under Fenderlisten. Ved Paa-sejlingen fik Fyrskibet Forstævnen bøjet.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til Kollisionen. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Kollisionen skyldes forkert Bedømmelse af Strømførholdene og Afstanden til Fyrskibet.

195. S/S **Victoria** af Kjøbenhavn, 2030 Reg. T.Br. Bygget 1924 af Staal. Paa Rejse fra Esbjerg til Skagen og Danzig.

Havareret d. $\frac{12}{9}$ 32 i Nordsøen.

Indberetning fra Konsulatet i Hamburg dat. $\frac{14}{9}$ 32.

Under en haard Storm blev nogle Plader i Forskibet slaaet ind. Skibet søgte gennem Kielerkanalen til Kiel for Reparation.

196. M/Gl. **Viking** af Svendborg, 44 Reg. T. Br. Bygget 1909 af Eg og Fyr. Paa Rejse fra Lübeck til Tissinghus med 70 Tons Ammoniak og Kalksalpeter.

Motoren havareret d. $\frac{2}{10}$ 32 i Limfjorden.

Søforklaring og Søforhør i Løgstør d. $\frac{6}{10}$ 32.

Umiddelbart efter at Aggersund var passeret, begyndte Motorens Kobling at varme. Da Skruen blev slaaet fra, tog Motoren Rous, og inden der blev kukket for Brændseltilførslen, brækkede Udstødsrøret, hvorhos Støtterne blev bøjet og Smørekassen samt alle Smørerør blev revet af. Ved Havariet fik V. endvidere en mindre Lækage.

Anm. Sørensen har intet udtalt om Aarsagen til, at Motoren tog Rous. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Regulatoren til Motoren ikke traadte i Funktion, da Skruen blev slaaet fra.

197. 3^m Sk. **Viking** af Skärhamn, 93 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Danzig til Helsingborg med Kul. Grundstødt d. $\frac{11}{10}$ 32 ved Møen.

Kl. 1 grundstødte V. i diset Vejr ved Nyord. D. $\frac{12}{10}$ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være diset Vejr.

198. M/Jt. **Viking** af Nykøbing S., 47 Reg. T. Br. Bygget 1908 af Eg. Paa Rejse fra Aalborg til Korsør med Cement.

Grundstødt d. $\frac{22}{11}$ 32 ved Sjællands V.-Kyst.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. $\frac{26}{11}$ 32.

Kl. ca. 8 var V. ca. 2 Sm. N. for Sprogø. Det blæste en stiv Kuling, og der styredes for Storsejl og Motor mod Halskov Rev F.S. Da V. var ca. 1 Sm. fra Fyrskibet, skrallede Vinden, saaledes at Skibet kunde ligge S.t.Ø. V. passerede Fyrskibet ca. 200 m Ø. for dette, og da Fyrskibet var over ét med Sprogø Fyr, styredes SSØ. Kort efter — Kl. ca. 9³⁰ — huggede Skibet i Grunden. Efter nogle Minutters Forløb gik V. gennem Vinden, der var frisket til haard Storm, og drev V. over. Ved Grundstødningen blev Skibet læk. og Vandet steg i Motorrummet. V. lagdes atter SSØ. over, men efter ca. 5 Minutters Forløb gik Motoren i Staa, og ca. 10 Minutter senere brækkede Storsejlskødet. Det forsøgtes at sætte Klyveren, men Fokkestaget var brækket, og Masten stod og svingede. Kort efter drev Skibet ind paa Grunden og blev staaende. Besætningen — 2 Mand — bjærgede sig i Land i Jollen.

Anm. Søremsmedlemmerne bemærkede, at efter deres Skøn er den Kurs, Kaptajnen har sejlet med mod Fyrskibet, rigtig, og at Fyrskibet ved Strøm og Vind kan flytte sig en Del N. eller S. efter, saa at dette kan have bevirket, at Fyrskibet kan have ligget N.-ligere i Forhold til Sprogø Fyr, da Kaptajnen pejlede disse.

199. S/S **Viola** af Helsingborg.

2 Mand kommet til Skade ved Ulykkestilfælde d. $\frac{13}{9}$ 32 i Kjøbenhavn.

Indberetning fra Statens Skibstilsyn dat. $\frac{13}{9}$ 32.

Kl. 15⁴⁵, medens V. laa ved Enghave Brygge, hvor der lossedes Koks ved Klapløber, brækkede Løberen. En Arbejder, der styrede den i Løberen hængende Tønde, faldt derved ned i Lasten, hvor han ramte en anden Arbejder. Begge Arbejderne blev i en tilkaldt Ambulance kørt til Hospitalet.

Anm. Aarsagen til Ulykken var, at Løberen, der var ny, havde fisket Gaflen til Toplanternen, hvorved den var skamfilet.

200. S/S **Virginia** af Kjøbenhavn, 4088 Reg. T. Br. Bygget 1920 af Staal. Paa Rejse fra Kjøbenhavn til Buenos Aires i Ballast.

Sprunget læk i Januar 1932 i den engelske Kanal; søgt Nødhavn.

Søforklaring i Cadiz d. $\frac{18}{1}$ 32.

D. $\frac{5}{1}$ Kl. 7⁰⁰, da V. var ca. 5,5 Sm. af Cap de la Haque. bemærkedes det, at Vandet var steget ca. 40 cm i begge Rendestene i Nr. I Last og i Bb.s Rendesten i Nr. II Last. Ved Eftersyn fandtes en Lækage i Stb.s Side af Tanktoppen i Nr. I Tank og i Bb.s Side af Tanktoppen i Nr. II Tank. D. $\frac{7}{1}$ Kl. 5¹⁵ konstateredes, at Vandet steg i Nr. I og II Bundtank samt i begge Rendestene i Nr. I og II Last. Ved et,

senere Eftersyn fandtes ca. 80 løse og en Del lække Nagler i Stb.s Side fra Kollisionsskoddet til den 13. Bundstok og ca. 38 løse Nagler i Bb.s Side fra Kollisionsskoddet til den 11. Bundstok. Endvidere fandtes en Lækage ved 2. Vinkeljern paa Skoddet mellem Nr. I og II Bundtank. Skibet søgte ind til Cadiz for Reparation.

Anm. Aarsagen til Lækagen var haardt Vejr.

201. S/S **Virginia S.** af Syra, 4017 Reg. T. Br. Paa Rejse fra Berdianski til Aalborg med Byg.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₂ 32 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₁₂ 32.

Kl. 1 grundstødte V.S. i diset Vejr ved Læsøs S.-Kyst. D. ¹¹/₁₂ Kl. 5¹⁰ kom Skibet flot ved Hjælp af en Bjærgningsdamper.

Anm. Aarsagen til Grundstødningen angives at være, at V.S. maatte gaa af Vejen for nogle Sejlskibe.

202. Ff. **Yrsa** af Frederikshavn, 28 Reg. T. Br. Bygget 1899 af Eg.

Brand om Bord d. ²⁶/₁₂ 32 i Frederikshavn.

Forhør i Frederikshavn d. ¹⁹/₁ 33.

Kl. ca. 3³⁰ opdagedes Ild i Lukafet. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Ilden blev hurtig slukket. Y. havde kun taget ringe Skade.

Anm. Retten har intet udtalt om Aarsagen til Ildens Opkomst. Ministeriet maa efter det i Sagen oplyste antage, at Branden er opstaaet ved en overhedet Ovn.

203. M/Sk. **Zampa** af Rønne, 64 Reg. T. Br. Bygget 1912 af Staal.

a) Paa Rejse fra Valdemarsvik til Albuen med Brædder.

Kollideret d. ¹⁷/₄ 32 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Nakskov d. ¹⁴/₅ 32.

Se Nr. 102.

b) Paa Rejse fra Nakskov til Stockholm med Tang.

1 Mand faldet over Bord og druknet d. ¹³/₇ 32 i Grønsund.

Søforklaring og Søforhør i Stubbekøbing d. ¹⁴/₇ 32.

Kl. ca. 18³⁰, medens Z. laa opankret ca. 700 m NV. af Stubbekøbing Havn, faldt Sømand Holger Villy Olsen af Rønne over Bord fra Skibets Jolle. Der blev straks rakt en Aare ud til den overbordfaldne, der imidlertid ikke sansede at tage fat i Aaren. Umiddelbart efter sank han og kom ikke mere til Syne. Forulykkede blev forgæves eftersøgt indtil Kl. ca. 21.

Anm. Der er intet oplyst om Aarsagen til Ulykken.

Tabel A.

Art og Antal af de for Aaret 1932 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.	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
Grundstødning	24	23	—	3	4	5	—	—	7	1	—	1	—	5	1	4	36	42
Kæntring	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Sprunget læk i Søen	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2
Forladt synkefærdig	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Forskellig Søskade	6	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	13
Kollision	33	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	36
Kondemnation efter Søskade	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brand	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Borteblevet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald m. m.	8	22	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	8	25
I alt...	88	97	—	3	4	7	—	—	7	2	—	1	—	5	1	4	100	119

219

Tabel B.

Art og Antal af de i Aaret 1932 indtrufne Forlis af danske Skibe.

Forlisets Art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal Skibe	Brutto Register	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage	Antal Skibe	Brutto Register Tonnage
Stranding, Grundstødning m. m.	7	327	—	—	7	327
Kæntring	1	7	—	—	1	7
Forladt synkefærdig	2	182	1	2940	3	3122
Kollision	3	652	—	—	3	652
Kondemnation	—	—	—	—	—	—
Brand	—	—	—	—	—	—
Borteblevet	2	154	—	—	2	154
I alt...	15	1322	1	2940	16	4262

Tabel C.

Tab af Menneskeliv ved de for danske Skibe for Aaret 1932 opførte Søulykker og Søskader.

Ulykkestilfældets Art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, Forlis eller anden Søskade	39	—	39
Overbordfald	8	3	11
Andre Ulykkestilfælde	—	14	14
I alt...	47	17	64

Tabel D.

Danske og fremmede Skibes Strandinger m. m. i **Aaret 1932** paa danske Kyststrækninger og i Inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.						
Jyllands Vestkyst (til Hanstholm).....	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4	4	—	—	—	
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	1	3	—	—	4	4	—	—	—	
Jyllands Østkyst.....	1	5	2	—	8	1	2	—	—	3	11	—	—	—	
Limfjorden.....	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Læsø.....	¹	—	—	—	1	—	3	—	—	3	4	—	—	—	
Anholt.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns Nordkyst (med Samsø).	2	2	—	—	4	2	—	—	—	2	6	—	—	—	
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø).....	2	2	—	—	4	2	—	—	—	2	2	—	—	—	
Fyns Østkyst (med Langeland)	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	1	1	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	2	—	—	—	2	1	1	—	—	2	4	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	1	—	—	—	1	3	—	—	—	3	4	—	—	—	
Lollands og Falsters Syd- og Vestkyst.....	—	—	—	—	—	1	4	—	—	5	5	—	—	—	
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Amager.....	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn).....	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Bornholms Vestkyst.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bornholms Østkyst.....	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—	
I alt.....	13	13	2	—	28	12	19	—	—	31	59	—	—	—	

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 — 219 — væsentlig mindre end i Aarene 1931 og 1930, hvor Antallet var henholdsvis 280 og 283, ligesom ifølge Tabel D Antallet af Søulykker i danske Farvande i 1932 —59— er mindre end i de to forudgaaende Aar, hvor Antallet var henholdsvis 87 og 77.

Forlis af danske Skibe.

Af Damp- og Motorskibe er i 1932 kun gaaet tabt 1 Skib paa 2940 Reg. Tons Brutto. I 1931 og 1930 var Tabet henholdsvis 4 Skibe med 3975 Reg. Tons Brutto og 5 Skibe med 6408 Reg. Tons Brutto. Det for 1932 opførte Tab af Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft — ialt 15 Skibe med 1322 Reg. Tons Brutto — er i Antal mindre end i de to forudgaaende Aar, idet Tabet i 1931 udgjorde 20 Skibe med 1002 Reg. Tons Brutto og i 1930 ialt 28 Skibe med 1737 Reg. Tons Brutto.

De i Tabel B opførte 15 Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft var — med Undtagelse af 1 Skib, der var 349 Reg. Tons Brutto — alle under 300 Reg. Tons Brutto.

Brand.

I Aaret 1932 har kun 2 Sejlskibe med Hjælpemotor og 1 Motorfiskefartøj haft Brand om Bord. I de to førstnævnte Tilfælde er Aarsagen til Branden ubekendt; Branden i Motorfiskefartøjet opstod som Følge af en overophedet Ovn.

Tab af Menneskeliv.

Ifølge Tabel C er Tab af Menneskeliv ved Overbordfald indtruffet i 11 Tilfælde i 1932 mod 12 Tilfælde i 1931 og 13 Tilfælde i 1930.

Af de ifølge Tabel C omkomne 64 Personer var 62 Søfolk.

Danske Søræters Domme eller Udtalelser om Søulykker, overgaaet danske Skibe, er afgivet i 8 Tilfælde.