

Strandung auf Middelgrund am 3. November 1936

3. 11. Motoren, frischer Wind, führen Gaffelsegel und Innenklüver

- 07:15 passieren Falsterbro Feuerschiff
- 09:10 passieren Drogden Feuerschiff, steuern nach Seezeichen in den Sund
Unsichtiges Wetter, zeitweise Nebelschwaden
- 11:10 Schiff auf Middelgrund festgeraten.
Schiff sitzt nahe der Spierentonne mit 3 Toppzeichen auf dem Middelgrund fest
Im Augenblick der Strandung war die Bojenreihe nicht zu erkennen
Sofort nach dem Auflaufen vorgenommene Lotungen vorne 5,0 m hinten 5,8 m
- 11:13 Maschine volle Kraft rückwärts
Letzter gesteuerter Kurs N $\frac{1}{4}$ O, Matr. Degenhardt u. Junge Eils Rudergänger.
Bilgen wurden gepeilt, Schiff macht kein Wasser.
Bei Wachwechsel um 8 Uhr 1. Off. Janßen auf Wache.
Der Kapitän hat seit Einfahrt in den Sund (Drogden FS) die Brücke nicht verlassen.
Zwecks Abbringung des Schiffes wurden Gaffelsegel Nr. 4 und Großuntermarssegel backgeholt beigesezt,
Maschine läuft volle Kraft rückwärts.
Bringen großen Warpanker an zwei Manila-Verholleinen über Heck etwa 160 Faden SO-wärts vom Schiff aus.
Hieven mit der Ankerwinde die Warptrosse. Anker geht durch.
Das Schiff hat sich 1 Strich nach BB gedreht
Wegen Erfolglosigkeit des Abbringungsversuchs wurden die Bemühungen um 15:15 Uhr eingestellt
und die Maschine um 15:35 gestoppt
Wegen Abbringung des Schiffes wurde mit der Bergungsgesellschaft Svitzer Kontrakt gemacht,
um Schiff und Ladung schnellstens aus der unsicheren Lage zu bergen
Auffrischender SW-licher Wind, Schiff stößt leicht. Fallendes Wasser, zunehmender Wind und See
- 16:30 Bilgen gepeilt, Schiff macht kein Wasser
- 16:00 Schlepper „Juno“ gibt Schlepptrasse an Bord und beginnt mit Abschleppen. Vorläufig kein Erfolg
- 20:30 Schleppversuch mit zwei Schleppern unternommen, kein Erfolg
- 22:15 peilten Ballasttanks und Bilgen
- 22:40 Ballasttanks und Bilgen zur Kontrolle wieder gepeilt, keine Änderung wahrnehmbar.

4. 11. Schiff liegt auf Grund, Schlepper „Juno“ und „Tyr“ arbeiten

- 00:00 Ballasttanks und Bilgen gepeilt, Schiff macht kein Wasser
- 02:30 Bergungsdampfer „Garm“ trifft beim Schiff ein. Nehmen Schleppleine von „Garm“ an Bord und machen dieselbe mit einem Rundtörn um Luke 4 fest
- 05:50 „Garm“ beginnt mit Abbergungsversuch
- 06:50 Unterschied zwischen Land- und Schiffszeit. Schiffsuhr -22 min.
- 07:20 Maschine mit angestellt, arbeiten mit der Schraube
- 07:55 Maschine abgestellt
- 08:00 Ballasttanks und Bilgen gepeilt, Schiff macht kein Wasser
- 08:28 Schleppen wird eingestellt, Taucher von „Garm“ untersucht den Schiffsboden
- 09:40 Schlepper „Tyr“ löst Schleppverbindung
- 10:28 „Garm“ und „Juno“ beginnen mit erneutem Abbringungsversuch
- 11:30 stellen Motor an, arbeiten mit der Schraube
- 11:50 Motor abgestellt. Bilgen und Tanks gepeilt, Schiff macht kein Wasser
- 13:45 stellen Motor an, arbeiten mit der Schraube
- 14:10 Motor abgestellt. Erfolg der Schleppversuche, Drehung des Schiffes um 3 Strich BB
- 14:25 Schleppdraht von „Garm“ gebrochen, erneuern Schleppverbindung
- 16:05 „Garm“ schleppt wieder an. Stellen Schiffsuhr auf Landzeit. Da alle Abschleppversuche ohne Erfolg sind, wurde vom Vertreter der Assecurateure mit Svitzer vereinbart, mit dem Löschen der Deckslast zu beginnen
- 19:00 Leichter DFDS 11 Längsseite
- 19:05 Ballasttanks und Bilgen gepeilt, Schiff macht kein Wasser.
- 19:20 beginnen mit 2 Gangs das Löschen der Deckslast.
Löschen die Deckslast ab 23:00 Uhr vom Vordeck und über Luke 3. Ruhiges Wetter
- 24:00 etwa 50 Tons gelöscht

5. 11. von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr Schleppversuche abgebrochen

- Schiff liegt auf Grund, löschen Deckslast in Leichter
- 05:30 löschen nur vom Vordeck, um das Schiff vorne möglichst zu erleichtern.
- 07:30 peilen Tanks und Bilgen, Wasserstand unverändert
- 08:00 löschen Deckslast, füllen Achterpiek mit Wasser aus Tank 2
- 10:00 löschen Deckslast
- 12:00 peilen Tanks und Bilgen, Wasserstand unverändert
- 14:00 lenzen Achterpiek, fluten Tank 2 wieder voll
- 16:00 peilen Tanks und Bilgen, Wasserstand unverändert
- 18:00 stark auffrischender Wind aus SSW
- 19:00 löschen mit 2 Gangs von der Deckslast
- 22:00 stürmischer Wind, lebhaft bewegte See, Schiff macht leicht schwingende Bewegungen
- 24:00 Bilgen und Bodentanks gepeilt, Schiff macht kein Wasser

6.11. 00:00 Uhr Schiff liegt am Grund, löschen Deckslast mit 2 Gangs bis 09:00 Uhr

- 03:15 Schiff fängt an, langsam nach BB zu drehen
- 03:32 Schiff ist flott!
- 03:45 fallen Stb.-Anker 15 Fd. Peilen Bilgen und Bodentanks, Schiff macht kein Wasser
- 03:50 Schlepper „Juno“ löst Schleppverbindung
- 05:00 Schlepper „Garm“ los, Motor angestellt, gehen in Fahrt
- 05:50 Lotse an Bord
- 06:05 fallen Stb.-Anker 45 Fd. bei Trekroner, stellen Motor ab. Tiefgang bei Trekroner vorne 16' 4", achtern 16' 11". Nach Tiefgang wurden 250 Tons = 85 Standard Holz gelöscht
- 08:00 Tanks und Bilgen gepeilt, keine Änderung
- 08:05 Lotse von Bord
- 08:13 hieven Anker, stellen Motor an, verholen nach dem Taucherplatz
- 09:10 fallen Stb.-Anker, 15 Faden, stellen Motor ab. Taucher von „Garm“ untersucht den Schiffsboden. Laut späterem Untersuchungsbericht kein Bodenschaden festgestellt
- 10:40 Untersuchung beendet
- 10:50 stellen Motor an, hieven Anker
- 11:40 laufen in den Hafen von Kopenhagen ein
- 11:50 stellen Motor ab, liegen fest vertäut am Kai
- 13:00 beginnen mit 2 Gangs die Decksladung wieder an Bord zu nehmen, laden bis 16:30 Uhr, fluten Ballasttank 2 wieder auf

7. 11. gutes Wetter

- von 7 bis 12 und 13 bis 17 Uhr laden mit 2 Gangs den Rest der Deckslast, beginnen mit dem Laschen der Deckslast, füllen die Achterpiek auf

8. 11. laschen die Deckslast, machen das Schiff seeklar

- 10:40 Motor angestellt, Lotse an Bord
- 11:00 Leinen los, verlassen mit Hilfe zweier Schlepper den Liegeplatz
- 11:10 Schlepper achtern los
- 11:15 vorderer Schlepper los,
- 11:25 Lotse von Bord, steuern nach Seezeichen durch den Sund.