



Damparin Nordborg sum f6rst á Skansaboðunum

ikke under de paagældende Omstændigheder taget ud.

Der var truffet Aftaler om at der fra Tinganæs skulde blusses dersom Mandskabet var kommet i Land paa anden Vis, og at da Kpt. befandt sig lige Syd for Skibet ud for Skansen, blev der blusset, hvorefter de roede tilbage. Kpt. vil antage, at det har taget ca. 10 à 15 Minutter om at ro ud fra Vestervaag og ud til Skanseskæret, og han mener, at Vejret var saa haardt, at det kun var med Nød og næppe at man kunde ro derud.

Paa Forespørgsel udtaler Kpt., at han vanskeligt kan udtale sig om, hvorvidt Skibet kunde komme frem mod Vinden, naar den havde den styrke, som da Kpt. ved 1-Tiden kom ud, men han mener, at Skibet, saaledes som det laa for Anker, vilde vilde have kunnet holde sig paa Plads, naar det havde gaaet frem med Maskinen.

For Retten Opl. godk. Aftr.

Kaptajn Oppedal forklarer, at 1' Styrmand den paa-gældende Aften havde Vagt fra Kl. 7 – 12. Ved 9-Tiden gik Kpt. ned i sit Lukaf. Vinden var da SO-lig, men ikke særlig stærk, og Skibet laa med Agterstavnen sydvestlig af Skansens Fyr. Kl. 11 ¾ kom 1. Styrmand ned og meddelte at Skibet var i Drift og nærmede sig Tinganæs. Da Kpt. efter nogle Minutters Forløb kom paa Dækket, var Skibet nær ved Braaddet Syd for Tinganæs. Der var givet Ordre

til, at Maskinen, saa længe Skibet laa ved Færøerne paa udsatte Havne, altid skulde være nogenlunde klar, og da Styrmanden varskoer Kpt., gav denne ham Ordre til at varsko Maskinisten til at gøre sig klar. Efter at Kpt. fra kibets Agterende havde set, hvor nær man var ved Land, gik han op paa Broen og gav Sstyrmand Ordre til at hive ind paa begge Ankerkættingerne, idet han samtidigt ringede til Maskinisten: Sagte Fart fremefter. Da Ankerene laa for langt fra hinanden til at kunne hives op samlede, fik Styrmanden Ordre til at hive Stbords Anker ind først. Da dette stod nærmest Land og nogle for Anker liggende Kuttere. Da Styrb. Anker var inde, begyndte de at hale paa Bb. Anker, men der maatte da sættes halv Kraft paa Maskinen og Roret lægges haardt om til højre, og de kunde saaledes holde Skibet op mod Vinden. Under indhivningen af Bb. Kæde, blev der givet forskellige Maskin- og Ror-Kommandoer, og da Bb. Kæde viste ret op og ned, havde Skibet Nolsø Fyr lidt paa Stb. Bov, og der blev da givet Ordre til fuld Kraft frem og Roret lagt haardt om til højre (Bb.), idet det var Kpts. Hensigt at gaa klar af Havnen og at søge Læ af Nolsø eller eventuelt at gaa om til Kongshavn. Skibet avancerede nu lidt og drejede svagt op mod Vinden, men da Skibets Forstavn pegede lige mod Nolsø Fyr, stødte Skibet agten for Broen med Bagbords Side. Skibets Fart standsede, og Kpt. gav



Herr Jacob Pauli Christiansen.

Ifølge Skrivelse fra Det kgl Norske General konsulat i København, skal jeg herved paa "Det kgl Departement for Handel og Sjøfarts" Vegne udtale Departementets erkentlige Tak for Deres Bestræbelser for under vanskelige Forhold at redde Besætningen fra det forliste D/S "Nordborg".

Erbødigt

H. Brønne
Konsul

Ordre til at bakke, hvilket derefter skete i et Par Minutter. Han kom ogsaa klar af Grunden, idet Kpt. mener at Skibet af Søn blev kastet over den første Grund, thi da Skibet bakkede, drejede Vinden Forstavnen østover, og Skibet nærmede sig nu Fyret paa Skansen, og huggede Gang paa Gang voldsomt i Klipperne, hvorfor Kpt. beordrede Maskinen stoppet og kaldte Folkene paa Dækket. Kpt. bem. da Skibet stod, at Strømmen løb stærkt østover.

Inden Kpt. gik paa Broen, havde han talt med 1. Maskinmester, som han havde spurgt, hvor stort Damptryk Maskinen havde, og havde faaet til Svar, at Trykket var 10 kg. Kpt. oplyser, at fuldt Tryk er 12

kg, og at Skibet kan gaa med 4 kg Tryk.

Kpt. havde ikke nogen færøsk Strømtabel om Bord og vidste ikke, i hvilken Retning Strømmen gik da han lettede; ej heller mente han, at det var Tid til at tilkalde Lodsén.

Kpt. oplyser at han, da han efter Ophivningen af Bb. Anker satte fuld Kraft paa, havde Braaddet ved Skanserevet agten for tværs om Bagbord, og han mente derfor saa vidt at være klar af disse Skær. Kpt. har ikke for denne rejse været i Thorshavn.

Ordagreining: Stytingin Kpt. stendur fyri Komparent, sum er ein persónur sum møtur í rættinum at greiða frá ella at vitna í einum máli.

Hvorki serkort ella streymtalvur fyri Føroyar vóru umborð á skipinum, hóast hetta er fyrsti túrur hjá skiparanum á hesum leiðum. Skipið kom úr Ibiza í Spaniu.

D/S “Nordborg”

Varð smíðað á skipasmiðjuni Gbr. Niestern í Delfzijl í Niðurlondum, og varð latin ókendum reiðara undir navninum “Prospero II” í mai mánað í 1916. Longu í juli mánað sama ár keypir reiðarið Nordborg í Koparvík skipið, og verður tá umdoypt til “Nordborg”.

Stødd: 467,95 brutto reg. tons og 236,30 netto reg. tons. Longd 151,0, breidd 25,3 og djúp 11,4 enskar fótur.

Takkarbrævið til Jacob Paula Christiansen

Maskinariíð var ein 62 NHK dampmaskina.

Postludium

Allir mans vórðu bjargaðir. Bert ein maður fekk skaða og var tað Poul Juel Djurhuus, sum undir bjargingararbeiðinum datt so meint, at økslin fór úr lið.

Tað, sum bjargað varð av skipinum, var selt á uppboðssølu “ved Fabriksbygningen Retteraa”, hin 16. februar. Nógv hevur verið bjargað av skipinum, tí har kundi m. a. fáast: 3 Dampspil, 1 Styremaskine, 1 Motorbaad, 2 Redningsbaade, 1 Nathus, Kompasser, Barometre og mangt annað.

Jacob Pauli Christiansen fekk takkarbræv frá norska varakonslinum Herluf Lützen í Havn, fyri bjargingina, og hava hinir sum luttóku í henni, helst eisini fingið einsljóðandi ella líkandi skriv.

Skiparin Lars Larsen Midthun Oppedal helt fram at sigla, og var í 1935 skipari á damparanum “Karen” frá Haugesund.

Kúgveygað, sum varð fingið á kalvalínu útfyri Skansan, hevur nú heiðurspláss í stovuni hjá Regini Olsen.

Keldur:
Dimmalætting 7. 1. og 16. 2. 1922
Landsskjalasavnið:
Sjófrágreiðing
Noges Skipsførere 1935
Leif M. Bjørkelund og E. H. Kongshavn: Våre Gamle Skip, 1996