

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1948

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1949

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

ministeriet for handel, industri og søfart

i henhold til lov af 12. april 1892 om oprettelse af søretter udenfor København samt om søforklaringer og søforhør, er udarbejdet paa grundlag dels af de i henhold til nævnte lov indsendte udskrifter af søforhør og søforklaringer m. m. dels af foreliggende officielle meddelelser og oplysninger.



60058

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1948.....	5
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1948	85

1948.

1. Ff. **Aage** af Frederikshavn, 29 B. R. T. Bygget 1911 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Frederikshavn i ballast.

En mand forsvundet d. $7/_{10}$ 48 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $13/_{10}$ 48.

Kl. ca. 7^{30} , da A. under en svag V.-lig brise befandt sig ca. 30 sm. V.t.S. for Hanstholm, sås fisker Carl Johan Hansen gå forbi styrehuset i stb.s side agterefter. 10—15 min. senere savnedes han. A. blev straks lagt på modsat kurs, og en eftersøgning påbegyndtes. Efter nogle timers forløb opgaves eftersøgningen, og A. sejlede ind til Frederikshavn. En undersøgelse viste, at en håndliste på stb. side af styrehuset manglede.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har grebet fat i håndlisten, som derved er revet ud af sine beslag, og at han derpå er faldet over bord og druknet.

2. M/S **Aalborghus** af Ålborg, 2079 B. R. T. Bygget 1936 af stål.

a) På rejse fra København til Ålborg med passagerer.

Kollideret d. $3/_{12}$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $7/_{12}$ 48.

Kl. 22^{52} passerede A. i tæt tåge Kronborg. Der sejlede med nedsat fart og afgaves reglementeret tågesignal. Kl. 22^{55} stoppedes motoren for at lytte efter tågesignalet fra Lappegrund fskb. Da tågesignalet hørtes om bb., ændredes kursen bb. over, og motoren sattes på langsomt frem. I det samme syntes skibets radar at vise et skib tæt om bb. Motoren blev beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter sås en top-lanterne og en grøn sidelanterne omtrent ret for. Fra A. afgaves nu 3 korte toner med sirenen, men kort efter tørnede det andet skib, der viste sig at være svensk M/Gl. »Ebbæ«, med stb.s bov mod A., der lå omtrent stille. Ved kollisionen led A. ingen skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

b) På rejse fra København til Ålborg med passagerer og stykgods.

Havareret d. $23/_{10}$ 48 i Kattegat.

Søforhør i København d. $28/_{10}$ 48.

Kl. 1^{25} , da A. under en orkanagtig NV.-storm med svær sø med motoren gående langsomt frem befandt sig i Kattegat, tog skibet en svær sø over bakken, hvorved en teaktræsdør ud til fordækket, en wire-rulle på bakken og et vindue i styrehuset knustes, og skalkningen på 2.-lugen blev slået løs, således at en del vand trængte ned i lastrummet. Noget senere, da nogle af mandskabet var gået ned gennem lugen under bakken, trængte en del vand ned gennem lugen, da forskibet bordfyldte. Kl. 9^{45} , da der styredes med vind og sø ind om bb., slog en sø et køjeglase med blændklap i stykker.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

3. M/S **Abadan** af København. 286 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra København til cementfabrikken »Dania« med olie.

Kollideret d. $1/_{12}$ 48 på Mariager fjord.

Søforhør i København d. $6/_{12}$ og $10/_{12}$ 48.

Kl. 9^{45} passerede A., der havde lods om bord, Hadsundbroen, hvorefter motoren, der gik halv kraft frem, beordredes langsomt frem. Forude om stb. i ca. 100 m.s afstand befandt sig samtidig et medgående skib, der senere viste sig at være M/S »Regine« af Vedbæk. Fra A. blev der nu afgivet to korte toner med luftfløften for at tilkendegive, at A. ville passere R. på dettes bb.s side, og motoren beordredes fuld kraft frem. Umiddelbart efter begyndte R. at dreje til bb. Fra A. blev der atter afgivet 2 korte toner, og motoren beordredes langsomt frem samtidig med, at roret lagdes lidt bb. Kort efter, da R. fortsat syntes at dreje bb. over, stoppedes motoren. Afstanden til R. var da ca. 40 m. Da et sammenstød syntes uundgåeligt, blev motoren kastet fuld kraft bak. Herunder kom A. for nær ved landgrunden, hvorved skibet mistede styret og faldt stb. over, og umiddelbart efter — kl. 9^{48} — tørnede A. med stb. bov mod R.s bb. låring, hvorved begge skibe tik lettere ovenbords skade.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 9^{50} efter at have passeret Hadsundbro var ved at overhale et medgående fartøj — M/S »Edward« af Mariager — på dettes bb.s side og befandt sig omtrent midt i sejløbet, blev skibet påsejlet agter fra af A. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A. ved at komme for tæt til grunden mistede styret.

4. M/S Abba af København, 173 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Gdansk til Kerteminde med kul.

Grundstødt d. $26/5$ 48 ved Polens N.-kyst.

Søforhør i København d. $19/6$ 48.

Kl. 14^{00} passerede A. i stille vejr »Hel-S« lb., log 14,5, hvorefter der styredes misv. NØ. Efter at en distance på 4 sm. var udsejlet, ændredes kurs til misv. V.t.N. $1/2$ N. Kl. ca. 17^{00} blev det diset og kort efter tåge. Der afgaves tågesignal, og motoren sattes på halv kraft frem og derefter på langsomt frem. Kl. ca. 18^{30} grundstødte A. ca. 1 sm. fra Rixhoft fyr og blev stående. Kl. ca. 18^{45} kom A. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

5. M/Gl. Adele af Marstal, 48 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Kalvø til Marstal med tørv.

Grundstødt d. $24/6$ 48 ved Als Ø.-kyst.

Søforklaring i Marstal d. $6/7$ 48.

Kl. 4^{00} afsejlede A. fra Kalvø. Kl. ca. 5^{30} , da A. var kommet klar af land, ændredes kursen til SØ. mod Taksensand røde 2-kost. Vejret var klart. Kl. ca. 7^{00} sås 2-kosten foran for tværs om bb. i en afstand af ca. 100 m. Roret blev lagt bb., men umiddelbart efter grundstødte A. Om eftermiddagen kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren havde overladt navigeringen til ungmanden, der kun havde sejlet i ca. 1 måned, uden at kontrollere sejladsen.

6. M/S African Reefer af København, 1862 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Valparaiso til Rio de Janeiro med frugt og fisk.

Grundstødt d. $4/5$ 48 i Magellanstrædet.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. $24/5$ og $31/5$ 48.

Kl. 22^{28} , da A.R., der havde lods om bord, under en frisk VNV.-lig brise med skyet vejr passerede Inocentes Island, sås Porpoise fyr lidt om bb. Kl. 23^{17} havdes Guia fyr fri af Porpoise fyr. Der styredes derpå en kurs, således at disse fyr stadig var adskilte. Noget senere forsvandt af sigte begge fyrene i en sne- og regnbyge, og kl. 23^{34} , da der styredes 122° , blev motoren, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem for at afvente en klaring i vejret. Umiddelbart efter sås en mørk skygge forude, og motoren blev straks beordret fuld kraft bak, samtidig med at roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter — kl. 23^{35} — tog A.R. grunden på Porpoise Isl. og blev stående. D. $13/5$ kl. 15^{50} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

7. Ff. Agda af Skagen, 9 B. R. T. Bygget 1909. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Løkken.

Strandet og forlist d. $20/5$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Hjørring d. $28/5$ 48.

Kl. 2^{00} , da A. i stille vejr med stærk V.-gående strøm befandt sig i Jammerbugt ud for Svinkløv, sattes kursen mod Løkken. Kl. 3^{00} friskede vinden til stiv kuling. Fartøjet tog derefter meget vand over, og der pumpedes uafbrudt. Kl. ca. 9^{00} , da A. var ud for molen i Løkken, blev fartøjet af vind og sø ført ind på revlen, hvor det tog grunden og blev stående. De to ombordværende blev reddet af et andet fiskefartøj. A. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

8. M/Jt. Agilis af Odense, 99 B. R. T. Bygget 1913 af stål.

Motorhavari, tørnet bro d. $23/5$ 48 i Karrebæksminde.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. $10/6$ 48.

Kl. ca. 13^{00} afgik A. fra kajen S. for broen i Karrebæksminde. Strømmen var hårdt indadgående. Umiddelbart efter svigtede koblingen, og inden ankeret kunne stikkes i bund, havde strømmen ført A. ned mod broen over havnen, hvor skibet ved agterenden tørnede imod stenene. Strømmen svajede nu skibet rundt, og kort efter tørnede boven imod broen, hvorved stokken på stb.s anker knækkede. Og broen blev beskadiget. En trosse førtes i land og fastgjordes på ankerspillet, men da broen åbnedes, og A. drev med strømmen gennem broen, blev spillet revet op af dækket. Skibet tørnede derefter imod broklappen, hvorved toplanternen knustes. En senere undersøgelse viste, at ror og skrue var blevet beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

9. S/S Agnete af Svendborg, 148 B.R.T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Svendborg til Rudkøbing med passagerer og stykgods.

Kollideret d. $23/3$ 48 ved Fyns S.-kyst.

Søforhør i Århus d. $1/4$ 48. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $30/4$ 48.

Kl. 1^{54} afgik S/S »Agnete« under en stormende V.-lig kuling fra Svendborg Kort efter sås en ankerligger ud for skibsværftet, og maskinen beordredes halv kraft frem. Da »Agnete« var kommet klar af Skibsværftet, mistede skibet styret, hvorved det fik ankerliggeren, der viste sig at være M/Jt. »Avance« af Rødvig, ret forude. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak. men kort efter tørnede »Agnete« imod »Avance«s bb.s låring.

Af den af »Avance«s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 2^{00} under en NV.-lig kuling med hård V.-gående strøm lå opankret i Svendborg sund ca. 200 m Ø. for den hvide 1-kost S. for Skibsværftet i ca. 4 m vand. blev skibet påsejlet af »Agnete«, hvorved »Avance« fik en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at »Agnete« mistede styret.

10. M/Gl. **Agnethe** af Odense, 65 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Ålborg til Fåborg med cement.

Grundstødt d. $\frac{5}{9}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{9}$ 48.

Kl. 9²⁵ lettede A. fra en ankerplads i Vejdybet. Under udsejlingen fra ankerpladsen kom A. for nær til Ø.-siden af sejlløbet og tog kl. ca. 9³⁰ grunden mellem den hvide 1- og den hvide 2-kost på Durhagen og blev stående. Kl. ca. 16¹⁵ kom A. flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

11. M/Gl. **Agnethe Kure** af Svendborg, 169 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Svendborg til København med havregryn.

Havareret d. $\frac{8}{1}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{13}{1}$ 48.

Kl. 21¹⁵, da A.K. under en NØ.-lig snestorm befandt sig ved Leveret 1.- og kl. tønne, blev skibet underdrejet for langsom motor. Kl. 21³⁰ nægtede A.K. at lyste roret og faldt af. En undersøgelse viste, at støbejernsmuffen, der forbandt rorstammens øverste og nederste del, var sprængt. Det lykkedes at få motoren til at gå med en sådan hastighed, at skibet kunne styres, og d. $\frac{9}{1}$ kl. 0¹⁰ ankredes i 6 fv. vand SØ. for Sejrv by. Kl. ca. 12³⁰ blev A.K. under bugsering af et andet skib slæbt til Kalundborg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

12. M/Jt. **Aino** af Vejle. 143 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Gdynia til Hasle med kul.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 48 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{3}$ 48.

Søforklaring og søforhør i Hasle d. $\frac{9}{3}$ 48.

Kl. 11³⁰ passerede A. i tæt tåge under en let V.-lig brise Hammerodde, hvis tågesignal hørtes, hvorefter kursen ændredes til SV. Da der var udløbet en distance af 3 sm., ændredes kursen til S. $\frac{1}{4}$ V. Der loddedes flere gange uden bund. Da der var udløbet 5 $\frac{1}{2}$ sm., ændredes kursen til Ø.t.S., og motoren blev slået fra. Loddet holdtes gående. Da skibet lå stille, loddedes 8 m, hvorefter der fortsattes på kursen S.t.V. i 5 min., hvorpå motoren stoppedes, og der loddedes 8 m. Der fortsattes derpå på kursen V. i 10 min., hvorefter kursen ændredes til N. $\frac{1}{2}$ Ø., som styredes i 20 minutter, hvorpå der styredes mod land. Motoren blev nu koblet fra, og loddet holdtes gående. Da er lodskud viste 6 m vand. kastedes motoren fuld kraft bak, men i det samme — kl. ca. 15³⁰ — tog skibet grunden ca. 500 m S. for Hasle havn og blev stående. Kl. ca. 18⁰⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

13. Ft. **A. Jakobsen** af Frederikshavn. 14 B. R. T. På rejse fra Grenå til fiskeplads ved Anholt.

Tørnet drivende genstand d. $\frac{2}{12}$ 48 i kattegat.

Søforklaring i Grenå d. $\frac{7}{12}$ 48.

Kl. 13⁰⁰ afsejlede A.J. fra Grenå. Da A.J. befandt sig ca. 8 sm. NØ. $\frac{1}{2}$ Ø. for Grenå, mærkedes et stød i fartøjet og en 3 alen lang pæl sas flydende i nærheden. En nærmere undersøgelse viste, at A.J. havde mistet skruen. A.J. blev af et skib, der befandt sig i nærheden, slæbt tilbage til Grenå.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

14. M/S **Ajax** af Bandholm, 319 B. R. T. På rejse fra Kolding til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{12}$ 48.

Kl. 7¹⁵ grundstødte A. under tåge ca. 1500 m Ø. for Hornbæk havn. Skibet er senere kommet flot, efter at ca. 20 tons af ladningen var kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge Og strømsætning.

15. S/S **Albano** af Hull. 1176 B. R. T. Bygget 1912 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{4}{6}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{4}{6}$ 48.

Kl. ca. 16³⁰, da A. lå fortøjet ved kajen i Kristiansgade og lastede stykgods, blev en bakke med 850 kg gods firet ned i lasten ved hjælp af skibets lossebom. Herunder gled bolten i en sjækkel, der fastholdt lossehjulet under nokken af bommen, ud, hvorved bakken faldt ned i lasten og strejfede en havnearbejder i hovedet og over benene. Den tilskadekomne, der var bevidstløs, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. En undersøgelse viste, at sjækkelen var en del udvidet, og at boltens gevind var beskadiget.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

16. M/S **Alca** af Mariehamn, 438 B. R. T. Bygget 1919. På rejse fra Stettin til Vejle med kul.

Grundstødt d. $\frac{2}{2}$ 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $\frac{12}{2}$ 48.

Kl. 0¹⁰ passerede A. tæt om stb. lys- og fløjtetønden på 55°39'N. brd., 10°44'7" Ø. lgd., som imidlertid antoges for en bøje på 55°32'3" N. brd., 10°44'5" Ø. lgd. Der styredes misv. NV.t.N. $\frac{7}{8}$ Det blæste

en jævn NV.-lig brise. og vejret var diset. Kl. 0⁴⁰ grundstødte skibet ved Bolsax og blev stående. D. ³/₂ kl. 12³⁰ kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der om bord i A. blev anvendt fjorældede søkort.

17. M/Gl. **Alex** af Odense, 100 B. R. T. Bygget 1913/44 af stål og jern.

a) På rejse fra Horsens til København med brunkul og stykgods.

Kollideret d. ²⁹/₇ 48 i Kattegat.

Søforhør i København d. ³¹/₇ 48.

Kl. 21⁴⁵ passerede A. Sjællands rev. Vejret var klart, og der styredes Ø. Kl. ca. 23³⁰, da Hesselø fyr havdes ca. 5 str. om bb., sås 2 modgående skibe, der viste henholdsvis rødt og grønt. Kl. ca. 23⁴⁵, da afstanden til det skib, der havdes om stb., antoges at være ca. 500 m, ændrede skibet, der senere viste sig at være M/S »Koningshaven« af Rotterdam, kurs til stb. og viste rødt. Der drejedes stb., og K. holdtes om bb. Nogle minutter senere ændrede K. kurs til bb. og viste grønt, hvorefter der drejedes bb. Lidt senere sås K. Påny dreje til stb. og vise rødt. Der drejedes stb., således at K. havdes om bb. Kort efter, da afstanden til K., der havdes 3 str. om bb., var ca. 2 skibslængder, hørtes 2 korte toner, og samtidig sås K. dreje til bb. Roret lagdes hårdt bb.; men umiddelbart efter, kl. ca. 24⁰⁰, tørnede K. med stævnen mod bb.s side af A.s bov. Ved kollisionen fik A. bb.s side af stævnen og bakken beskadiget.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib. der var på rejse fra Malmø til Århus, kl. 0⁰⁸ passerede bølge 4 i rute 34 i en afstand af ca. 50 m om bb., hvorefter der styredes dev. V.¹/₂ N. Forude om stb. befandt sig et modgående skib, der indhentedes, og om bb. sås et modgående fartøj, der viste grønt, i en afstand af ca. 300 m. Kl. 0¹⁵, da det modgående skib viste rødt, og der antoges at være fare for kollision, blev roret lagt hårdt bb., og motoren beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 2 korte toner. Kl. 0²² skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at K. drejede til bb., da A.s røde sidelanterne kom i sigte.

b) På rejse fra København til Odense med stykgods.

Grundstødt d. ²⁷/₁₁ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₁₁ 48. Søforhør i Odense d. ¹/₁₂ 48.

D. ²⁶/₁₁ kl. 22³⁰ passerede A. under en SV.-lig brise med let diset vejr og S.-gående strøm lys- og klokke-tønden på 56°06'5 N. brd., 12°29'3 Ø. lgd., hvorfra der styredes NV.t.V., log 2. Kl. 23¹⁰ pejledes Nakkehoved fyr tværs om bb., log 7, sigtbarhed ca. 2,5 sm. Kl. 23³⁰, da loggen viste 9,5, ændredes kursen til V. D. ²⁷/₁₁ kl. 2⁰⁰, da loggen viste 27, ændredes kursen til VSV. Vejret var diset med tågebanker. Kl. 2³⁰ mærkedes en rystelse i skibet og samtidig sås Hesselø fyr om bb., Roret blev lagt hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men A. blev stående og huggede i grunden ca. 30 m fra land. D. ²⁸/₁₁ kl. ca. 20⁰⁰ blev A. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper. En senere undersøgelse viste, at en plade i bunden var revnet og nogle nagler sprængt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

18. M/Sk. **Alexander** af Hobro, 76 B. R. T. Bygget 1913/14 af eg. På rejse fra Frederiksværk til Grenå i ballast.

Påsejlet d. ⁹/₁₁ 48 i Grenå havn.

Søforklaring i Grenå d. ¹¹/₁₁ 48.

Kl. ca. 20⁰⁰. medens A. lå fortøjet langs sydmolen i Grenå havn, blev skibet påsejlet af M/S »Helgenæs« af Århus.

At den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 19⁴⁰ under en stiv SV.-lig kuling var for indgående i Grenå havn. blev skibet af vinden ført over mod det N.-lige molehoved ved indsejlingen til sydhavnen. Motoren, der gik med reduceret fart, blev straks sat på fuld kraft frem og kort efter kastet fuld kraft bak. men inden farten var taget af H., skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

19. S/S **Alice** af København, 1196 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra København til Gdynia i ballast.

Grundsfødt d. ¹¹/₁ 48 ved Bornholms V.-kvst.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₁ 48. Søforhør i Rønne d. ²⁸/₁ 48.

Kl. 1¹⁵ passerede A. under en NNV.-lig kuling med snebyger og stærk S.-gående strøm Sandhammeren i en afstand af 5 sm., hvorefter kursen ændredes til rv. 67°, idet der regnedes med 12° afdrift. Kl. 3³⁰ pejledes Hammerodde radiofyr 22° om stb. Da man kl. 4³⁰ forsøgte at pejle Hammerodde igen, kunne signalet ikke høres. og det viste sig senere, at radiofyret var ude af funktion fra kl. 4⁰⁰. Kl. 5⁰⁵ observeredes et blus 2¹/₂ str. om bb., hvorefter roret blev lagt hårdt bb. A. lystrede ikke roret Og tog et øjeblik efter grunden ca. ¹/₂ sm. S. for Vang Og blev stående. Kl. 6²⁰ ankom redningsmandskabet, og 1 passager og 12 mand af besætningen blev taget i land i redningsstol. A er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømforholdene.

20. Ff. Alpha af Hou. På rejse fra fiskeri i Kattegat til Aså.Kollideret d. $10/4$ 48 i Aså havn.Søforklaring og søforhør i Sæby d. $14/5$ 48.

Kl. ca. 8^{00} passerede A. læmolen for indgående til Aså havn. Ved indsejlingen til inderhavnen mindskedes farten. Kort efter sås et fartøj, der havde ligget forføjet med stævnen udefter ved det N.-lige bolværk, og som senere viste sig at være Ff. »Etty« af Fuur. stå ud i havnen, og umiddelbart efter tørnede E. med stævnen imod A.s stb.s side, hvorved A. blev en del beskadiget.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj lå klar til afsejling; medens en mand af besætningen holdt fast agter i bolværket med en bådshage, blev E. påsejlet af A., der med stor fart var for indgående i havnen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A. sejlede med for stor fart ind i havnen.

21. Ff. Ane af Hvide Sande, 20 B. R. T. Bygget 1939 af eg, bøg og-fyr. På fiskeri i Nordsøen.Havareret d. $17/9$ 48 i Nordsøen.Søforklaring i Lemvig d. $24/9$ og $25/9$ 48.

Kl. ca. 11^{00} . da A. under en hård VSV.-lig kuling lå opankret på en fiskeplads ca. 85 sm. V.t.S. af Thyborøn, viste det sig, at rorpinden var brækket. Der sattes nødsignal. og redningsdamperen fra Thyborøn tilkaldtes. D. $18/9$ kl. 6^{20} ankom redningsdamperen, og kl. 7^{45} påbegyndtes bugsering mod Thyborøn. Herunder sprang A. læk, og kl. 8^{50} blev A.s besætning taget om bord i redningsdamperen. Kl. 12^{20} sprængtes slæberen, hvorefter A. drev rundt uden besætning, medens redningsdamperen fortsatte til Thyborøn. A. blev senere bjerget ind til Thyborøn af to andre fiskefartøjer.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

22. S/S Angelo af Hull, 2199 B. R. T. På rejse fra København til Odense med stykgods.Grundstødt d. $18/9$ 48 ved Fyns N.-kyst.Strandingsindberetning dat. $20/9$ 48.

Kl. 6^{20} grundstødte A. under en hård NV.-lig kuling med stærk strøm ved Lillegrunden. A. kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være. at farvandsafmærkningen ikke kunne ses på grund af skumspøjt.

23. B/B Anholt af København, 101 B. R. T. Bygget 1898 af stål.Kollideret d. $24/1$ 48 i Københavns havn.Søforhør i København d. $31/1$ og $9/2$ 48.

Kl. ca. 7^{45} , da A. under en let ØSO.-lig brise på S.-lig kurs befandt sig i ca. 3 m afstand fra stb.s side af M/S »Aalborghus« af Ålborg, der var for indgående, sås begge sidelvs og toplyset på en motorbåd, der senere viste sig at være M/B »Jan Knud« af København, og Som i sin bb.s side af farvandet styrede en N.-lig kurs. A. afgav 2 korte toner med dampfløjten og gik nærmere langs siden af Aa., som A. skulle assistere til kaj. Da J.K. syntes at bibeholde kurs og fart. afgaves påny 2 korte toner med dampfløjten. Pludselig kom føreren af J.K. til syne og drejede hårdt stb. over. A.s maskine kastedes fuld kraft bak. men kort efter tørnede A.s stævn mod J.K.s bb.s bov, der blev knust.

Af den af J.K.s fører afgivne forklaring fremgår, at båden sejlede i stb.s side af farvandet, da Aa. sås for indgående i dette skibs bb.s side af farvandet. J.K. drejede til bb., idet der hørtes 2 korte toner, der mentes at hidrøre fra Aa. A. sås nu komme fra Larsens Plads tværs over løbet, men da føreren antog, at A. ville gå agten om J.K., fortsattes sejladsen. Pludselig sås A. dreje bb. over. Skruen blev straks slået fra og derefter skiftet til fuld kraft bak. men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A. afgav forkert manøvreresignal og undlod at dreje til stb., da motorbåden sås forude.

24. M/Jt. Anna af Fuur, 19 B. R. T. På rejse fra Ålborg til Nyborg med cement.Havareret, sat på grund d. $23/8$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.Søforklaring i Grenå d. $23/2$, 48. Strandingsindberetning dat. $24/2$ 48.

Kl. ca. 18^{00} , da A. under en frisk Ø.-lig brise med megen sø befandt sig ud for Fornæs fyr. tog fartøjet en bradsø over. hvorved motorkappen blev slået væk. og der kom meget vand i motorrummet. Kursen ændredes mod Randers fjord, men da motoren gik i stå og søerne stadig slog over A., så der var fare for, at fartøjet skulle synke, besluttedes det at sætte det på grund. Kl. ca. 20^{00} tog A. grunden S. for Gjerrild fyr. D. $24/2$ kom A. flot ved fremmed hjælp, efter at ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

25. S/S Anna Lau af Esbjerg, 1251 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra East Greenwich til Vejle med koks.

Kollideret d. $8/8$ 48 i Kielerkanalen.Søforklaring og søforhør i Vejle d. $10/8$ 48.

Kl. 13^{49} , da A.L., der havde lods om bord. under en hård S.-lig kuling med byger og stærk indadgående strøm befandt sig mellem mole nr.4 og Altehafen, beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, halv kraft frem. Kl. 13^{50} , da skibet rundede mole nr. 4. ændredes kursen lidt bb. over imod nordslusen samtidig med, at maskinen beordredes langsomt frem. Da A.L. havde kurs mod slusen, støttedes på roret, men skibet fortsatte med at dreje bb. over. uanset at maskinen beordredes fuld kraft frem. Begge ankre blev nu stukket i bund, og maskinen kastedes fuld kraft bak. men umiddelbart efter — kl. 13^{51}

— tørnede A.L. med stævnen hårdt imod en muddermaskine — »Swantewitz« —, der lå opankret i nordsiden af lobet. Ved kollisionen fik A.L. en del ovenbords skade, og nogle dækslaststøtter forude om stb. knækkede, hvorved ca. 20 tons dækslast styrtede over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejr- og strømforholdene.

26. S/S **Anna Rita** af Dragør, 495 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Stettin til København med kul.

Kollideret d. $10/3$ 48 i Swinemündekanalen.

Søforhør i København d. $16/3$ 48.

Kl. 18²⁰. da A.R., der havde lods om bord, under en stiv NNY.-lig kuling befandt sig i Swinemündekanalen, sås forude et skib, der senere viste sig at være S/S »Rolf« af Göteborg. ligge opankret tværs i løbet. Roret lagdes hårdt stb., straks derefter midtskibs og derefter atter hårdt stb. A.R. drejede imidlertid kun langsomt for roret, og kl. 18²⁶ blev maskinen, der gik fuld kraft frem, kastet fuld kraft bak, men kort efter — kl. 18²⁵ — tørnede A.R. imod R. udfor den agterste luge, hvorved R. fik en del ovenbords skade, og A.R. fik stævnen beskadiget og bb.s ankerklyds trykket ind.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

27. Ff. **Anna Solveig** af Hals. På rejse fra Ålbæk til Frederikshavn i ballast.

Grundstødt d. $23/10$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $30/10$ 48.

Kl. ca. 17³⁰, da A.S. under en stiv NV.-lig kuling befandt sig nord for Dejet, sås en kost, som antoges at være den røde 1-kost ved Hjellen, men som senere viste sig at være kosten ved Brune-Rev. Kursen ændredes østover. Umiddelbart efter sås den røde 1-kost ved Hjellen. og i det samme tog A.S. grunden på Hjellen og blev stående. D. $27/10$ kom A.S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

28. M/Gl. **Anna Willy** af Horsens, 62 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse Fra Stege til Kolding med træ.

Grundstødt d. $20/2$ 48 ved Sjællands S.-kyst.

Søforhør i Kolding d. $3/3$ 48.

Kl. 11³⁰ afsejlede A.W. under en SØ.-lig brise fra Stege. Kl. 13¹⁵ grundstødte skibet på Stenkarrene N. for Torø ved højvande. D. $21/2$ kl. 1⁰⁰ kom A.W. af grunden og blev opankret. Kl. 4⁰⁰ blev skibet af isen ført ind på grunden igen. Kl. ca. 15⁰⁰ kom A.W. atter flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at sømærkerne var overisede.

29. S/S **Anne** af København, 1593 R. B. T. Bygget 1928 af stål.

Strandet d. $9/2$ 48 ved Palæstinas V.-kyst.

Søforklaring i Tel-Aviv d. $8/4$ og $9/4$ 48. Søforhør i København d. $2/7$ 48.

Kl. ca. 0³⁵ opdagedes det, at A., der under en tiltagende S.-lig kuling havde ligget opankret for bb.s anker på Tel-Aviv red ca. $1\frac{1}{2}$ sm. fra land i 9 fv. vand med 60 fv. kæde ude. var, drift. Kl. ca. 0⁴⁵ beordredes maskinen fuld kraft frem, og der blev hevet hjem på ankerkæden, hvorved det viste sig, at anker og ca. 20 fv. kæde var gået tabt. Inden maskinen kom i gang, tog A. grunden, hvorved skibets stævn drejedes mod land. Maskinen kastedes nu halv kraft bak; A. kom flot, men tog kort efter atter grunden, hvorved skibet kom til at ligge med stævnen ud fra land. Maskinen beordredes nu fuld kraft frem. men A. blev af brændingen sat højere op på grunden, og skibet stod ved daggry ca. 20 m fra kysten. Den $1/5$ kl. 18¹⁵ kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende påpasselighed.

30. Ff. **Anne Kirstine** af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hartlepool med fisk.

Grundstødt d. $14/3$ 48 ved Englands Ø.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $3/4$ 48.

Kl. ca. 20⁴⁵, da A.K. under en jævn SØ.-lig brise med klart vejr og N.-gående strøm styrende NNV., befandt sig ca. 200 m S. for yderenden af Hartlepool gamle havnemole, sattes motoren på langsomt frem, og der signaleredes efter lods. Kl. ca. 21⁰⁰, da det bemærkedes, at fartøjet blev forsat mod land, blev motoren sat på fuld kraft frem og roret lagt bb., men umiddelbart efter grundstødte A.K. med agterstævnen ca. 225 m fra yderenden af havnemolen og blev stående. D. $15/3$, kl. ca. 4⁴⁵ kom A.K. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen mistedes stråkekølen. og roret brækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

31. Ff. **Annette** af Gilleleje, 12 R. B. T.

Kollideret d. $18/8$, 48 i Frederikshavn havn.

Søforklaring i Frederikshavns d. $18/8$ 48.

Kl. 2⁰⁰, da A. skulle forfølge langs siden af Ff. »Magda« af Hadsund, kom A. med langsom fart op langs siden af M. Kort efter at A.s motor, var sat på bak. tørnede fartøjet med stb.s bov let mod M.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der kl. 2⁰⁰ mærkedes et let stød i fartøjet. Det viste sig, at M. var blevet påsejlet. Ved påsejlingen blev M. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i A. bedømte afstanden til M. forkert.

32. M/Sk. **Annette S.** af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Waija til Tregnier med træ.

En mand faldet over bord og druknet d. $^{10}/_9$ 48.

Søforhør i Svendborg d. $^{14}/_1$ 48.

Da A.S. under svag N.-lig brise med rolig sø befandt sig ca. 1 sm. fra Gundkallen fskb., faldt ungdommand Christian HolmJanum, der stod agter på dækslasten, over bord. Der blev straks kastet en redningskrans ud, og skibet manøvreredes rundt. En båd sattes i vander, og der roedes hen mod den overbordfaldne, der stadig kunne ses, men inden båden nåede frem, forsvandt han. Da den overbordfaldne kort efter kom op til overfladen, sprang førerens hustru over bord for at redde ham, men inden hun kunne nå frem til ham, forsvandt han og kom ikke senere til syne. Efter ca. 1 times eftersøgning fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har fået et ildebefindende og derved er faldet over bord.

33. M/Jt. **Antoni** af Neksø, 34 B. R. T. Bygget 1862 af eg. På rejse fra Neksø til Skovshoved i ballast.

Tørnet drivende vraggods d. $^7/_1$ 48 i Østersøen, søgt nødhavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^7/_2$ 48. Søforklaring i Rønne d. $^{16}/_1$ 48.

Kl. 18¹⁵, da A. befandt sig ca. $2^{1/2}$ sm. S. for Rønne 1.- og fl. td., mærkedes et hårdt stød i skibet og motoren tog rovs. En undersøgelse viste, at A. var blevet læk i motorrummet, hvorfor der søgtes nødhavn i Rønne.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det oven for anførte.

34. Ff. **Apollo** at Esbjerg, 36 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg.

Brand om bord d. $^7/_3$ 48 i Esbjerg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^9/_3$ 48. Søforhør i Esbjerg d. $^{24}/_5$, $^{24}/_7$, $^2/_10$ og $^5/_10$ 48.

Kl. ca. 3⁴⁰, da A. lå i fiskerihavnen, opdagedes det, at det brændte kraftigt ved nedgangen til lukafet, hvorfra der hørtes klagen. Brandvæsenet tilkaldtes, og det forsøgte at slukke ilden i lukafet ved at hælde vand ned gennem skylightet. Da brandvæsenet og Falcks redningskorps kort efter kom til stede, trængte en røgdykker gennem skylightet ned i lukafet, hvor han fandt 2 mand liggende bevidstløse på dørken. De pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. Branden blev hurtigt slukket af brandvæsenet. Ved branden blev lukafet delvis raseret, og inventaret ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der er gået ild i en køjesæk, der var anbragt op ad kakkelovnens aftræksrør.

35. M/S **Argentina** af København, 4629 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{15}/_{11}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{16}/_{11}$ 48.

Kl. 14⁵⁵, da A. lå ved østmolen i frihavnen og lossede ris i sække, knækkede stroppen om en længe med 19 sække à 45 kg., der var under ophivning fra lastrummet. Herved faldt sakkene fra en højde af ca. 1,5 m ned og ramte en havnearbejder, der fik højre ankel forstuvet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

36. M/Jt. **Argus** af Søby, 38 B. R. T. Bygget 1896 af eg.

Kollideret d. $^{18}/_9$ 48 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. $^{22}/_9$ 48.

Om formiddagen, da A. under en NV.-lig storm lå fortøjet på siden af et andet skib ved V.-molen i yderhavnen med stævnen S. i tørnede lgt. »Elz.12« af København, der lå fortøjet vindret ud fra molen agten for A., gentagne gange imod A.s agterende. Kl. ca. 12⁰⁰ sprængtes A.s fortøjninger, hvorefter skibet svingede med forskibet ud fra molen og tørnede imod »Elz. 12«. Ved kollisionerne led A. nogen ovenbords skade.

Af den af »Elz. 12«s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 12³⁰ under en NV.-lig storm lå fortøjet ved V.-molen i yderhavnen med stævnen N. efter, sprængtes fortøjningerne, hvorved lægteren svajede ud i havnebassinet med forenden. Nogle timer senere sprængtes A.s fortøjninger, hvorefter A. tørnede mod »Elz. 12«. Kort efter sprængtes »Elz. 12«s agterfortøjninger, og lægteren drev ud i havnebassinet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes vejrforholdene.

37. S/S **Ariadne** af Helsingfors, 2720 B. R. T. På rejse fra Helsingfors til København med stykgods.

Grundslødt d. $^{15}/_{11}$ 48 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $^{15}/_{11}$ 48.

Kl. ca. 11⁵⁰ grundstødte A. i tåge på Stubben. Kl. ca. 15⁴⁵ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

38. M/Gl. **Ariel** at Ebeltoft, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Århus til Ebeltoft med stykgods.

Grundstødt d. $^{13}/_{11}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst

Søforhør i Århus d. $^{18}/_{11}$ 48.

Kl. ca. 5⁰⁰, da A. under en S.-lig kuling befandt sig ca. 4 sm. ØSØ. for Århus havn, begyndt motoren at gå hurtigere og skruekoblingen at varme. Koblingen alkøledes med olie og koblingsboltene blev spændt, hvorefter motoren blev sat på langsomt frem, og kursen sattes mod Århus. Kl. ca. 6⁰⁰, da A. be-

fandt sig ca. 700 m fra Århus havns ydermole, svigtede koblingen påny. Der signaleredes efter lods, og det forsøgtes at reparere koblingen. Da A. drev nordpå, blev skibet opankret for et varpanker, men da ankeret ikke fik hold, drev A. videre nordpå og tog kl. ca. 7⁴⁵ grunden ud for Vejlbj by og blev stående. D. 14¹¹/11 kl. ca. 6¹⁵ kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavari i forbindelse med den omstændighed, at skibets ankergrejer ikke var i orden.

39. M/S **Arkansas** af København, 3591 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Alexandria til Sfax i ballast.

Rørt grunden d. 9/5 48 i Middelhavet.

Søforklaring i Sfax d. 14/5 48 og i Frederikshavn d. 11/6 48.

D. 8/5 kl. 19⁰⁰ passerede A. under en jævn NNV.-lig brise med moderat sø Great Pass Beacon, hvor efter der styredes retv. 266°. Kl. 19¹⁰ viste loggen 0. D. 9/5 kl. 0¹⁵ mærkedes et stød i skibet. Loggen viste da 61, og et lodskud umiddelbart efter gav 14 m vand. En undersøgelse viste, at der fejlagtigt var styret 266° i stedet for 286°. Det viste sig senere, at skoddet mellem 6- og 7-tanken var læk, og at ca. 18 bundstokke var lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

40. M/Gl **Aron** af Ålborg, 71 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Stralsund til Løgstør med kali.

Grundstødt d. 23/7 48 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. 23/7 48. Søforklaring og søforhør i Korsør d. 24/7, 48.

Kl. ca. 4⁰⁰ passerede A. under en jævn V.-lig brise med S.-gående strøm Agersø flak hvide 2-kost. Herfra styredes N.t.V. 1/2 V., hvorefter føreren gik under dæk. Kl. ca. 5³⁰ tog skibet grunden på Sprogø østrev ca. 800 m fra Fyn og blev stående. Kl. 12¹⁵ kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade. Efter flottagningen drev A. ind over en bugt af bjergningsdamperens slæbetrosse, hvorved roret blev revet ud af de 2 nederste løkker.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren af A. undlod at give bedstemanden fornøden instruktion.

41. M/Jt. **Arre** af Ærøskøbing, 152 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

a) På rejse fra Rügenvalde til Thisted med kul.

Grundstødt d. 8/2 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 8/2 48. Søforklaring i Grenå d. 10/2 48.

Kl. 11²⁰, da A. under en hård NV.-lig kuling med høj so og stærk S.-gående strøm passerede Fornæs fyr, besluttedes det at søge ind til Grenå. Kl. 12⁰⁰ passeredes den røde 1-kost Kalkgrunden NØ., hvorefter kursen sattes mod Grenå havn. Kl. 12¹⁵ tog A. grunden på det NØ.-lige hjørne af Kalkgrunden og blev stående. Kl. 13³⁰ kom skibet flot ved hjælp af lodsbåden fra Grenå.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med strømsætning.

b) På rejse fra Løgstør til Vejle i ballast.

Grundstødt d. 13/8 48 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. 16/8 48.

Kl. ca. 22⁰⁰, da A. under en svag N.-lig brise på Ø.-lig kurs passerede en genstand, der antoges at være bøjen på 56°59'27" N. brd., 10°17'51" Ø. lgd., tæt om bb., ændredes kursen til SØ.t.Ø. Kort efter tog skibet grunden og blev stående ved den Ø.-ligste hvide prik på Egensehage. A. kom flot næste dag kl. 6⁰⁰ ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørket og forveksling af en genstand med bøjen V. for Hals.

42. 3 m M/Sk. **Artemis** af København, 202 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Gävle til Kolding med træ.

Grundstødt d. 24/10 48 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforhør i Kolding d. 5/11 48.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte A., der havde lods om bord, under en frisk NV.-lig brise ved Jössan fyr og blev stående. D. 25/10 kl. 13²⁰ blev A. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til Jössan fyr er blevet bedømt forkert.

43. S/S **Astra** af København, 2709 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 13/11 48 i Cardiff.

Søforhør i København d. 31/1 49.

Under manøvrer for at gå til kaj blev bb.s anker stukket i bund. Herunder knækkede kæden ca. 5 fv. fra ankeret og ramte 1. styrmand der opholdt sig på bakken. Den tilskadekomne, hvis ene arm var brækket, kom umiddelbart efter under lægebehandling.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes en skjult materialefejl i det nævnte kædeled.

44. S/S **Astrid** af København, 1743 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra København til Gdansk i ballast.

Kollideret d. $17/4$ 48 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $24/4$ 48.

Kl. 2^{10} , da A. i klart vejr under en svag ØNO.-lig brise befandt sig på S.-lig kurs Ø. for Hela, kolliderede skibet med et fartøj, der ikke førte lanterner, og som senere viste sig at være polsk ff. »WSG 23«. Besætningen fra »WSG 23« toges om bord i A., og kort efter sank fiskefartøjet.

Anm. Søforklaring fra »WSG 23« foreligger ikke.

45. Ff. **Astrid** af Middelfart, 10 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Bønnerup.

Grundstødt d. $27/11$ 48 ved Jyllands Ø.-kvst.

Søforklaring i Grenå d. $2/12$ 48.

Kl. 14^{00} afsejlede A. fra en fiskeplads ca. 16 sm. ØNØ. for Bønnerup. Vejret var stille med tæt tåge. Der var hård N.-gående strøm, og der styredes mod Bønnerup. Kl. ca. 16^{00} , umiddelbart efter at nogle lodskud havde givet ca. 9 m vand, grundstødte A. ved Gjerrild klint og blev stående. D. $28/11$ kl. ca. 5^{00} kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

46. M/Gl. **Atlas** af Århus. 68 B. R. T. Bygget 1904 af eg og fyr. På rejse fra København til Nykøbing F. med foderstoffer.

Grundstødt d. $14/12$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $16/12$ 48.

Kl. 14^{30} passerede A., hvis dybgående var 8 fod. under en S.-lig kuling Bøgestrøm l.- og fl.-tønde. Kl. 14^{40} tog skibet grunden i den gravede rende på pladsen $55^{\circ}07'5$ N. bid., $12^{\circ}14'5$ Ø. lgd. og blev stående. Kl. 15^{30} kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

47. M/Jt. **Avance** af Rødvig, 95 B. R. T. Bygget 1905 at eg, fyr og stål.

a) På rejse fra Vejle til Køge med brunkul.

Tørnet undervandshindring d. $16/1$ 48 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring i Århus d. $23/1$ 48. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $4/2$ 48.

Omkring kl. 12^{00} , da A. efter at have passeret Langø Vrid skulle sætte kursen mod Dr. Alexandrines bro, tørnede skibet mod den faste is i stb.s side af sejllobet og blev derved drejet så meget, at A. muligvis kom udenfor afmærkningen i bb.s side, hvor skibet tørnede imod noget hårdt. Det viste sig, at A. havde fået en mindre lækage forude i bb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at A. har rørt grunden som følge af, at afmærkningen ikke var på plads på grund af isdrift.

b) Påsejlet d. $23/3$ 48 ved Fyns S.-kyst.

Søforhør i Århus d. $1/4$ 48.

Se. nr. 9.

48. M/Gl. **Bendy** af Hasle, 88 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Rønne til København med rug.

Grundstødt d. $10/9$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $13/9$ 48.

Kl. ca. 1^{00} passerede B. gennem Falsterbokanalen, hvorefter det blev tåget. Der fortsattes med langsom fart, og efter at lysbøjen på $55^{\circ}34'5$ N. brd., $12^{\circ}42'5$ Ø. lgd. var passeret, sættes kursen mod lysbøjen på $55^{\circ}35'3$ N. brd., $12^{\circ}42'3$ Ø. lgd. Da distancen til denne lysbøje var udsejlet, uden at den var kommet i sigte, besluttedes det at ankre, og kursen ændredes til V. Samtidig loddedes 11 m. Der fortsattes med at lodde til et lodskud viste 5 m vand. I det samme tog B. grunden lige N. for indsejlingen til Dragør havn og blev stående. Kl. 13^{00} kom B. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

49. S/S **Benedikt** af Randers, 365 B. R. T. Bygget 1901 af stål. På rejse fra København til Hobro i ballast.

Grundstødt d. $13/1$ 48 i Mariagerfjord.

Søforhør i København d. $21/1$ 48.

Kl. 10^{30} , da B. befandt sig i den smalle rende ved Møllegrunden i nogen afstand agten for en modgående damper, der havde lods om bord, kom dette skib for langt ud i stb. side af løbet og tog grunden og blev stående, hvorefter der afgaves 3 korte toner med dampfløjten. For at undgå kollision beordredes B.s maskine, der gik fuld kraft frem, fuld kraft bak. Herved drejede B. stb. over og tog grunden og blev stående. D. $14/1$ kl. 16^{45} kom B. flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

50. M S **Bente Mærsk** af Svendborg, 5722 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra London til New Orleans.

Kollideret d. $24/11$ 48 på Themsens.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $10/1$ 49.

Kl. 18^{30} sejlede et skib, der senere viste sig at være engelsk »Eastern Coast« ud fra East India dock og styrede tværs over Themsens, hvorved det ramte B.M.s bov. B.M. blev en del beskadiget og sprang læk.

Anm. Rapport fra E. C. foreligger ikke.

- 51.** M/S **Bernina** af Rotterdam, 329 B. R. T. På rejse fra Middelfart til Odense med stykgods. Grundstødt d. $21/6$ 48 ved Fyns N.-kyst. Strandingsindberetning dat. $22/6$ 48. Kl. 16^{00} grundstødte B. under en jævn NV.-lig brise i klart vejr ved Agernæs Sand. D. $22/6$ kl. 14^{50} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være en ukendt deviation på kompasset i forbindelse med den omstændighed, at kosten ved Æbelø ikke sås.
- 52.** M/Jt. **Bes** af Hirtshals, 57 B. R. T. Bygget 1898 af eg og fyr. På rejse fra Tuborg havn til Odense med koks. Grundstødt d. $8/2$ 48 ved Fyns N.-kyst. Strandingsindberetning dat. $9/2$ 48. Søforklaring og søforhør i Odense d. $11/2$ 48. Kl. 1^{30} , da B. under en opfriskende SV.-lig kuling lå opankret for 15 fv. kæde 0,4 sm. NNØ. for Enebærodde fyr i 5 m vand, blev der stukket på kæden til 30 fv. Ca. 5 minutter senere sprang vinden om i VNV. styrke 8, og skibet gik i drift for ankeret og tog kort efter grunden på pynten ved skoven og blev stående. D. $10/2$ kl. ca. 10^{00} kom B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
- 53.** S/S **Bes** af København, 548 B.R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Halden til Skive i ballast. Grundstødt d. $26/9$ 48 i Limfjorden. Søforhør i København d. $25/10$ 48. Kl. 7^{15} passerede B. Bregnsø hage, hvorefter det blev tæt tåge, og der fortsattes med langsom fart. Loddet holdtes gående. Kl. 8^{03} passeredes Grønning Øre tæt om stb., og kursen ændredes til SV. Kl. 8^{18} tog B. grunden på Lundø-Hage og blev slående. Kl. 15^{00} kom B. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
- 54.** S/S **Bestum** af Oslo. Bygget 1919 af stål. Påsejlet d. $21/12$ 48 i Århus havn. Søforklaring i Århus d. $3/1$ 49. Kl. 22^{53} , da B. lå fortøjet langs kulkajen, tørnede M/S »Bursa« af Oslo, der var ved at svaje rundt i bassinet, mod B.s bb. side agter. Ved kollisionen blev B. en del beskadiget. Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.
- 55.** Ff. **Betty** af Skærbæk, 11 B. R. T. Bygget 1920. På rejse fra Skærbæk til fiskeplads. Kollideret og forlist d. $20/3$ 48 i Kolding fjord. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $23/3$ 48. Kl. ca. 4^{45} afsejlede B. med forskriftsmæssige lanterner tændt fra Skærbæk for at sætte en mand om bord i ff. »Inge« af Skærbæk, der kort forinden havde forladt havnen. Da B. ca. 10 minutter senere befandt sig ca. 10 m fra I., hvis agterlanterner skinnede svagt, nedsattes farten, og roret lagdes stb. for at komme agten om I., men umiddelbart efter tørnede B. med stævnen mod I.s bb.s låring lige ved styrehuset. B. fik stævnen knust, medens I. blev så stærkt beskadiget, at dette fartøj sank i løbet af 5 minutter, efter at besætningen var blevet reddet om bord i B. Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at man efter at være kommet ud af havnen opdagede, at der manglede en mand. Da der signaleredes fra B., at den pågældende ville blive sat om bord, nedsattes farten. Da B. var ca. 20 m fra I., sås B. dreje stb. over for at gå agten om I., og da en kollision syntes uundgåelig, øgedes farten mest muligt, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor beskrevet. Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at B. har skønnet afstanden til I. for stor.
- 56.** M/GI. **Bibe** af Rudkøbing, 118 B. R. T. Bygget af stål.
- a) På rejse fra Sandesund til Horsens med carbid. Grundstødt d. $1/10$ 48 ved Læsø N.-kyst. Strandingsindberetning dat. $5/10$ 48, søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $19/10$ 48. Kl. 18^{25} passerede B. under en VSV.-lig kuling lystønden på $57^{\circ}18'7''$ N. brd., $10^{\circ}40'3''$ Ø. lgd., hvorefter der styredes S.t.Ø. $1/4$ Ø. Føreren gik derpå under dæk og overlod roret til en ungmand. Nogen tid senere holdtes af for flere fiskefartøjer, der nærmede sig fra stb. Da føreren atter kom på dækket, opdagedes det, at skibet var inde på lægt vand. Roret lagdes straks hårdt stb., men umiddelbart efter — kl. 19^{00} — tog B. grunden på Læsø NV.-rev og blev stående. D. $7/10$ kom B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen fik skibet en del bundskade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet efter at være gået at vejen for fiskefartøjerne er bragt om på forkert kurs.
- b) Påsejlet d. $9/10$ 48 i Frederikshavns havn. Søforklaring i Frederikshavn d. $19/10$ 48. Kl. 16^{00} , medens B. lå fortøjet ved kulkajen i Frederikshavns havn, blev ff. »Spleis«. al Kristiansand, der havde været på bedding på M. R. Mortensens værft, søsat med motoren i gang. Herunder fik S. for stærk fart og tørnede imod B.s stb.s bov. som blev en del beskadiget. Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

57. Ff. Birthe af Femø, 12 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Havareret ved eksplosion d. $\frac{29}{4}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring i Grenå d. $\frac{1}{5}$ 48.

Kl. ca. 20¹⁵, da B. under trawlfiskeri befandt sig på 56°58'5 N. brd., 10°49'0 Ø. lgd., fik redskabet hold i en hindring på havbunden. Under indhivningen indtraf en eksplosion 10—12 m agten for B., hvorved motoren stoppede, og fartøjet blev læk. B. bugseredes af tililende fiskefartøjer til Grenå havn.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en bundmine.

58. M /Jt. Birte Marie af Ommel, 138 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra København til Darlowo i ballast.

Sprunget læk d. $\frac{28}{2}$ 48 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{10}{4}$ 48.

Kl. 11⁰⁰ passerede B.M. Falsterbokanalen, hvorefter der fortsattes på Ø.-lig kurs. Det blæste en jævn SØ.-lig kuling med krap sø, og skibet arbejdede hårdt i søen. Kl. 16²⁰, da B.M. befandt sig ca. 7 sm. Ø. for Smygehuk lb., opdagedes det, at skibet trak vand, hvorfor det besluttedes at anløbe Trelleborg, hvortil B. M. ankom kl. 18⁴⁵. En undersøgelse viste, at nogle nagler havde begivet sig.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

59. Ff. Bitten af Østerby, 6 B. R. T.

Kollideret d. $\frac{25}{5}$ 48 i Østerby havn.

Søforklaring i Byrum d. $\frac{1}{7}$ og $\frac{3}{9}$ 48.

Kl. ca. 14⁰⁰, da B. under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig for udgående fra inderhavnen, sås maste-toppen af et fartøj, der var for indgående, og som senere viste sig at være Ff. »S.L. Svendsen« af Østerby, over det inderste molehoved. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede B. imod S.L.S.

At den af S.L.S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig for indgående i stb.s side af indsejlingen til inderhavnen, sås B. komme frem bag molen. S.L.S.s motor kastedes straks bak; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge fartøjerne undlod at udvise fornøden forsigtighed ved ud- og indsejling.

60. S/S Bjarke af København, 2785 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Gdansk til Kristiansand med kul.

Grundstødt og forlist d. $\frac{3}{4}$ 48 ved Norges S.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{8}{4}$ 48. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{13}{4}$ 48.

Kl. 3⁰⁰ pejledes Oksø fyr i retv. 281° og Hombørsund fyr i retv. 18,5°. Der styredes retv. 279, og det blæste en frisk SSV.-lig brise med regndis. Kl. 3⁵⁸, da Grønningen fyr skiftede fra rødt til hvidt lys, blev der slået klar på maskintelegraf. Kl. 4⁰⁰ styredes retv. 383° med Oksø fyr ret forude. Kl. 4⁰² blev maskinen beordret långsomt frem. Kl. 4⁰⁵ ændredes kursen ca. 20° stb. over. Kl. 4⁰⁷, da B. befandt sig i den hvide vinkel at Kinn fyr, stoppedes maskinen. Lidt senere befandt B. sig iden hvide faste vinkel af Oksø bifyr, og kort efter sås brænding forude fra ca. 5° om bb. til ca. 15° om stb. i en afstand af 2—3 skibslængder. Maskinen blev beordret fuld kraft bak, og roret lagt hårdt bb., men umiddelbart efter, kl. 4¹⁰, grundstødte B. på grunden S. for Grønningen fyr og blev stående. Da B. der ved grundstødningen var blevet læk, hurtigt fyldtes med vand, blev besætningen i løbet af morgenen ført i land af en motorbåd fra Grønningen fyr. Skibet er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes strømsætning.

61. M/Sk. Bjørn Elfving af Skagen, 248 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Kollideret d. $\frac{19}{2}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{25}{2}$ 48.

Kl. 7⁰⁰ skulle B.E., der lå fartøjet ved Larsens plads med bb.s side til kajen, forhales S. efter. Det blæste en NNØ.-lig kuling. Alle fortløjninger med undtagelse af agterspringet kastedes los og motoren beordredes langsomt bak. B.E. svingede derefter ud fra kajen, til skibet var i vindøjjet, hvorefter motoren blev stoppet. Da skibets diametralplan dannede en vinkel på ca. 50° med kajen, og agterspringet skulle kastes los, havde dette beknebet sig, og B.E. fortsatte drejningen til stb. og tørnede med agterenden mod kajen, hvorved roret blev beskadiget. Wiren kappedes, og motoren sattes på langsomt frem. Kort efter stoppedes motoren, og roret lagdes hårdt bb. B.E. fortsatte imidlertid med at dreje stb. over, hvorfor motoren kastedes fuld kraft bak, men inden farten var gået at skibet, tørnede B.E. imod et skib, der lå fartøjet ved Kvæsthusbroen. Ved kollisionen fik det andet skib gelænderet ved 2-lugen bøjet.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

62. M Sk. Blix af København, 96 B. R. T. Bygget 1924 af eg. På rejse fra Lybæk til København med salt.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{8}{2}$ 48 i Østersøen, 2 omkomne.

Søforhør i København d. $\frac{12}{2}$ 48. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{18}{2}$ 49.

Kl. 5⁰⁰ havde B. Møns fyr tværs, hvorefter kursen sattes mod Stevn fyr. Det blæste en opfriskende V.-lig brise. Kl. ca. 7⁰⁰, da vinden friskede yderligere til stiv NV.-lig kuling, halede sejlene bidevind. Kl. ca. 8⁰⁰ opdagedes det, at B. trak vand, og pumpen holdtes gående. Kl. 8³⁰, da skibet begyndte at få stb.s slagside, stagvendtes, og da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, sattes kursen mod Rødvig

havn, og skonnertsejlet bjergedes. Kl. ca. 9⁰⁰ lagde B. sig over på siden, hvorefter jollen sattes på vandet, og besætningen — 4 mand — forlod skibet. Ca. 2 minutter senere sank B. på 55°12'2 N.brd. 12°27'2 Ø.lgd. Det forsøgtes at ro op mod vinden, og da et skib ca. 1 time senere passerede i en afstand af ca. 500 m, vinkedes der med et par oliebukser bundet på en åre, uden at det lykkedes at påkalde opmærksomhed. Det besluttedes derefter at ro mod Møn. Ved middagstid døde den ene af ungmændene af udmattelse og kulde, og kl. ca. 15⁰⁰, da jollen befandt sig i nærheden af Møns Klint, var den anden ungmand meget afkræftet Kl. ca. 16⁰⁰, da jollen nåede land tæt S. for hotel Klinten, opdagedes det, at også den anden ungmand var død. De overlevende — føreren og bedstemanden — blev i forkommet tilstand hjulpet op til Møn fyr af fyrpersonalet, der havde observeret jollen.

Anm. 1. De omkomne var: ungmand Kaj Andal og ungmand Hans Mauløe.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

63. Ff. **Bodil** af Baringvig, 5 B.R. T. På rejse fra Kolding fjord til Baringvig med fisk.

Kollideret og sunket d. 25/11 48 i Lillebælt.

Søforhør i Middelfart d. 16/12 48.

Kl. ca. 19⁰⁰, da B. under en svag SSV.-lig brise med klart vejr og hård S.-gående strøn befandt sig ca. 3/4 sm. V. for Lillebæltsbroen, kolliderede fartøjet med et andet fartøj, der viste sig at være ff. »Maagen« af Kolding. Ved kollisionen fik B. stævnen knust og begyndte straks at synke, hvorfor besætningen — 2 mand — gik om bord i M. Det forsøgtes at slæbe B. ind på grundt vand, men i løbet af 4—5 minutter sank fartøjet på ca. 30 m vand.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 19⁰⁰ under en svag SSV.-lig brise med klart vejr og hard S.-gående strøm befandt sig ca. 400 m fra land ud for Galsklint, sås forude i en afstand af 2—3 fv. et klart lys, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor beskrevet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels B.s mangelfulde lanterneføring og dels manglende agtpågivenhed fra B.s rorsmand.

64. M/Sk. **Bonavista** af Marstal, 92 B. R. T. Bygget 1914 af eg.

Havareret d. 18/9 48 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. 1/10 48.

Kl. ca. 9⁰⁰, da B. under en V.-lig storm med denning lå forføjet på ydersiden af M/Fg. »Isefjord« af Grenå ved den N.-lige mole, sprængtes I.s forfortøjninger, hvorved B. og I. sammen drev ned på kulkajen. B., der kom til at ligge mellem I. og kajen, fik stb.s skandæk knust og blev læk i lastrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

65. M S **Bornholm** af København, 3177 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 7/1 48 i Rotterdam.

Indberetning fra det danske generalkonsulat i Rotterdam dat. 12/1 48. Søforhør i Aarhus d. 14/1 48.

Kl. 16⁰⁰, da B. lå i Merwehaven, var 2. styrmand Johan Johannesen af Næs, Færæerne, sammen med 2 mand af besætningen beskæftiget med at lægge lugedækslerne på 5 lugen. Under arbejdet med at klare en gerd, der var kommet uklar af lossewiren, mistede den pågældende, der stod på den delvis overdækkede luge, fodfæstet, og styrtede ned i lastrummet, hvorved han fik svære kvæstelser i hovedet. Den tilskadekomne blev bragt på hospitalet, men afgik ved døden dagen efter som følge af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende gled på lugedækslerne, der var våde og glatte.

66. S/S **Bosworth** af London.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6/10 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. 6/10 48.

Kl. 16²⁰, da B. lå forføjet ved tømmerkajen i frihavnen, var en havnearbejder beskæftiget med at lægge skærstokke på plads. Herunder vippede skærstokslædens håndtag, der netop var blevet ført fremefter, tilbage og ramte den pågældende i ansigtet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

67. Ff. **Bovbjerg** af Thyborøn, 42 B. R. T. Bygget 1945 af eg Og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 10/3 48 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13/3 48. Søforhør i Lemvig d. 15/7 48.

D. 9/3 om aftenen. da B. lå opankret på en fiskeplads ca. 155 sm. NV.t.V. 1/2 af Thyborøn, friskede det kraftigt til viindstyrke 8—9 med høj sø. I løbet af natten brækkede ankergrejerne. og motoren startedes, hvorefter der holdtes gående med stævnen op mod søen. D. 10/3 kl. ca. 10⁰⁰ brækkede en sø pludselig ind over stb. bov, hvorved B. blev slået læk i stævnen. Kursen sattes straks mod Thyborøn, hvortil B. ankom d. 11/3 kl. ca. 18⁰⁰.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

68. B/B **Brage** af København, 50 B.R.T. Bygget 1948 af stål.

Kollideret d. 27/11 48 i Københavns havn.

Søforhør København. 2/12 48.

Kl. ca. 5⁵⁰, da B., der i let diset vejr afgivende 3 korte toner var bakket ud fra Søndre Toldbod med motoren gående bak, befandt sig i bomløbet. sås et andet skib for indgående ved toldbodbommen. Motoren blev beordret fuld kraft frem, og roret lagt hårdt stb. Umiddelbart efter beordredes motoren fuld kraft bak, og omtrent samtidig tønnede det andet skib, der viste sig at være M/Gl. »Hasava«. af København. med støvnen mod B.stb.s låring, hvorved der opstod nogen skade.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 5³⁰ passerede karantænestationen på Nordre Toldbod, sattes motoren på langsomt frem. Kl. 5³⁵, da H. passerede toldbodbomme, sås B. i en afstand af 20 m bakke ud fra Søndre Toldbod. Der afgaves 1 kort tone; men da B. sås stoppe, afgaves 3 korte toner, og motoren kastedes fuld kraft bak. Umiddelbart efter indtral kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af B. bakkede ud i sejllobet uden at forvise sig om, at farvandet var frit.

69. S/S **Brattingsborg** af København, 2781 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 18/12 48 på Barre do Dande red.

Søforhør i Esbjerg d. 15/8 49.

Kl. ca. 20³⁰, medens B. lå opankret på Barre do Dande red og lastede palmeolie i jerntønder, var en havnearbejder i færd med at flytte en olietønde på shelterdækket. Herunder mistede han fodfætet og styrtede ca. 15 fod ned på mellemdækslugen. Den pagældende, der ved faldet var blevet slået bevidstløs, blev lagt til køjs i skibets hospital og tilset af en lægeassistent fra et andet skib. Kl. ca. 23³⁰ konstateredes det, at den tilskadekomne var afgået ved deden.

Anm. Arsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

70. S/S **Brisk** af København. 1300 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Charleston til København i ballast.

Grundstødt d. 27/1 48 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6/3 48. Søforhør i København d. 31/1 og i Svendborg d. 24/6 48.

D. 26/1 kl. 0⁵¹ befandt B. sig på obs.plads 52°47'11" N.brd. 3°26' Ø.lgd. Herfra styredes retv. 29°. Kl. 12⁰⁰, da der var udsejlet 87 sm. efter loggen. ændredes kursen til retv. sejl. kurs 45°. Om eftermiddagen blev det diset. og det blæste en jævn SØ.-lig brise. Da der var udsejlet 82 sm. på denne kurs. ændredes kursen d. 27/1 kl. 0⁰⁰ til retv. sejl. kurs 25°. Kl. 7²⁰ tog skibet grunden ved Dødmandsbjerget ca. 2 km S. for Thorsminde og blev stående. Kl. 15³⁰ kom B. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes unøjagtig navigering i forbindelse med strømsætning.

71. Ff. **Brynhild** af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1907 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d. 5/9 48 i Nordsøen.

Indberetning fra Ministry of Transport. London, dat. 8/9 48.

Om formiddagen, da B. befandt sig på en fiskeplads ca. 80 sm. Ø.t.N. for Humber fskb., varmede et af motorens lejer. og motoren stoppede. Et forsøg på atter at starte motoren mislykkedes. B. blev slæbt ind til Hull af et andet fiskefartøj.

72. M /Sk. **Böljan** af Skärhamn, 141 B. R. T. Bygget 1917 af eg og fyr. På rejse fra Kalundborg til Halmstad med salpeter.

Grundstødt ca. d. 9/12 48 ved sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/12 48.

Ca. d. 9/12 grundstødte B. under en svag SV.-lig brise med tæt tåge ved yderenden af Sjællands rev. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

73. M/Sk. **Camilla** af Neksø, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg.

a) På rejse fra Kolding til Rønne med formbrændsel.

Grundstødt d. 28/6 48 ved Fyna N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/6 48. Søforklaring og søforhør i Korsør d. 5/7 48. Søforbør i Neksø d. 11/1 49.

Kl. ca. 16⁰⁰ passerede C. Iystønden på 55° 42' 1 N.brd. 10° 23'7 Ø.lgd. Herfra styredes Ø^{3/4} S. Da C. befandt sig omtrent midt imellem nævnte lystønde og sejllobet mellem Lillegrund og landgrunden N. for Fyns Hoved, sås den hvide 2-kost S. for sejllobet lidt om stb. hvorefter kursen ændredes S. over mod 2-kosten. Umiddelbart før kursen skulle ændres gennem løbet, mærkedes et stød i bb.s side. Roret lagdes hårdt stb. samtidig med, at farten mindskedes. En undersøgelse viste, at C. var læk Og ikke kunne holdes flydende med pumperne, hvorfor skibet sattes på grund Ø. for Fyns Hoved ca. 500 m fra land. D. 2/7 kom C. flot ved fremmed hjælp, efter at ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

b) På rejse fra Allinge til Vedbæk med kantsten.

Grundstødt d. 19/12 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Neksø d. 7/1 49.

Kl. ca. 13⁰⁰ passerede C. i stille vejr Drogden fyr, hvorefter det blev tæt tåge. Der fortsattes med langsom fart, og loddet holdtes gående. Efter at have fået kending af lystønden udfor Søndre Røse, sattes kursen mod Nordre Røse fyr, og nogen tid senere hørtes tågesignalet fra dette fyr. Da skibet efter bestikket skulle være i nærheden af Ndr. Røse fyr. blev skruen koblet fra, hvorefter den røde 2-kost ved Maglebylille hage kom i sigte, men kort efter tog C. grunden og blev stående lidt NNV. for 2-kosten. Kl. 20⁰⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægret. Ved grundstødningen blev C. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

74. M/Gl. **Capitana** af København, 300 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Odense til Stettin i ballast.

Tørnet vrage d. 10/12 48 i Østersøen.

Søforhør i Århus d. 23/12 48.

Kl. ca. 2³⁰ passerede C. lysbøjen på 54°01'0 N.brd., 14°17'5 Ø.lgd. i tvangsrueten Swinemiinde N. om stb., hvorefter det besluttedes at ankre. Det blæste en frisk S.-lig brise, og vejret var let diset. Der fortsattes med langsom fart på kurs S³/₄V. mod en ankerligger, der sås ligge til ankers Ø. for ruten. Ekkoloddet var i sang. Da C. havde udsejlet en distance at ca. 1/2 sm., sås pludselig i skæret fra stb.s sidelanterne vraget af et krigsskib forude i meget kort afstand, og inden motoren kunne kastes bak, tørnede C. vraget. Da en undersøgelse viste, at forskibet mellem mandskabslukafet og motorrummet, der ligger forude i skibet, var vandfyldt, blev redningsbåden gjort klar til udsætning, og der blussedes efter lods. Noget senere kom C. flot ved egen hjælp, hvorefter der ankredes ved siden af ankerliggeren. og der telegraferedes efter lods. Kl. 7¹⁵ fortsattes til Swinemunde. En dykkerundersøgelse viste, at kollisionen havde forårsaget et hul på ca. 1,8 m².

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skibets søkort ikke var ført a jour.

75. S/S **Carl** af København, 399 B. R. T. Bygget 1884 af stål. På rejse fra Helsingfors til Gøteborg med træ.

Grundstødt og forlist d. 25/10 48 ved Finlands S.-kyst, 14 omkomne.

Søforklaring i Hangø d. 28/10 48. Søforhør i København d. 2/11 48. Forlisansmeldelse dat. København d. 9/2 49.

Kl. ca. 11⁰⁰ afgang C. under en svag S.-lig brise med klart vejr fra Helsingfors. I løbet af eftermiddagen tiltog vinden i styrke, og C. fik stb.s slagside, hvorfor det besluttedes at anløbe Hangø. Kl. 18³⁰ blev maskinen beordret klar. C. havde da stæk stb.s slagside, og det blæste hårdt med høj sø. Kl. 19⁴⁰ blev maskinen beordret fuld kraft bak, og umiddelbart efter mærkedes et kraftigt stød i skibet, hvorefter maskinen beordredes stop. Der blev derefter givet ordre til, at besætningen — 13 mand — samt to konsulatspassagerer skulle samles på broen. Der afgaves nødsignal, og redningsbådernes taljeløbere blev hugget ud, da det ansås for umuligt at sætte båden på vandet i den høje sø. 3 mand af besætningen sprang om bord på en flåde, der havde revet sig løs fra agterdækket, og forsvandt i mørket, medens resten af besætningen blev stående på broen, henover hvilken søerne uafbrudt skyllede. Ca. et kvarter efter grundstødningen. da C. fik mere og mere stb.s slagside, og vandet steg på broen, sprang 2. maskinmester Gunnar Ivan Petersen af København over bord og blev kort efter skyllet i land på Stora Tärnskär. Da den pågældende, der havde været bevidstløs et kort stykke tid, atter kom til sig selv, hørte han lyden af C.s skibsklokke og fløjten, der imidlertid hurtigt ophørte. D. 26/10 om morgenen blev den pågældende observeret af fiskere, der sejlede ham til Russerø. Ved en eftersøgning af farvandet fandtes liget af donkeymand Carl Vilhelm Hansen af København. Den øvrige besætning samt konsulatspassagererne må antages at være omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Chresten C. Møller af København, 1. styrmand Svend Aage Kobbernagel af Holbæk. 2. styrmand Børge Jul Pedersen af Ebberup, maskinist Allan C. Lindberg af Lyngby, letmatros Peter Sceel-Madsen af Strynø, ungmand Kaj Ove Persson af Vordingborg, dæksdreng Olav Hartvig Pedersen af Vormark, donkeymand Carl Vilhelm Hansen, fyrbøder Jørgen Jeppesen Jørgensen samt hovmester Peter Albert Christensen af København, messedreng Poul Amnitsbøl Frederiksen af Langå, samt konsulatspassagererne Svend Aage Clausen af Åbenrå og Robert Pedersen af Århus.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

76. Stf. **Carla** af Odense, 20 B. R. T. Bygget 1899 af eg. på stenfiskeri i Storebælt.

Forlist d. 28/9 48 ved Fyns Ø-kvst.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 2/10 48.

Kl. ca. 13⁰⁰, da C., der havde fuld last af kampesten, under en jævn SSV.-lig brise sejlede for motor og sejl befandt sig ca. 1 1/2 sm. NNØ. for Risingehoved. krængede skibet pludselig over til stb. og sank i løbet af ca. 3 minutter. Besætningen — 4 mand — reddede sig i jollen og roede i land.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at skibet er sprunget læk.

77. S S **Carl Nielsen** af København, 639 B. R.T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Malmø til arbejdsplads i Sundet.

Kollideret d. 2/10 48 i Malmø havn.

Søforhør i København d. 25/10 Og 2/12 48.

Kl. 19¹⁰ afgang C.N. under en hård V.-lig kuling fra kajen i Industrihavnen mod havneindløbet. Samtidig sås forude i ca. 300 m.s afstand et andet skib, der senere viste sig at være M/S »jaco« af København, som

var ved at lægge til med stævnen ved vestkajen. Da afstanden til J var ca. 150 m, sås det, at J. begyndte at drive bort fra kajen. Der blev straks afgivet 1 kort tone med dampfløjten og holdt så langt over i løbets østlige side som muligt. Da afstanden til J. var ca. 30 m, blev maskinen, der gik langsomt frem, beordret bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten. Da en kollision syntes uundgåelig, blev C.N.s maskine stoppet, men umiddelbart efter tørnede skibene mod hinanden. Ved kollisionen fik C.N. bb.s skibsside lettere beskadiget.

Af den af J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, var ved at manøvrere til kajen med bb.s side og havde fået en kasteline i land fra stævnen, blev fortøjningstrossen uklar om bord og skibet drev bort fra kajen, hvorved forbindelsen med land mistedes. Under forsøg på atter at gå til kaj, sås C.N. nærme sig agter fra med stor fart, og kort efter tørnede C.N. mod J.s stb.s side. J. lod bb.s anker falde, men drev umiddelbart efter på grand. D. $\frac{3}{10}$ kl. ca. 0³⁰ kom J. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at J.s manøvre med at gå til kaj mislykkedes på grund af vejrforholdene.

78. B/B **Castor** af København, 28 B. R. T. Bygget 1875 af jern. På rejse fra Hundested til Randers med lægter på slæb.

Strandet d. $\frac{6}{1}$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{1}$ 48. Søforhør i Assens d. $\frac{4}{3}$ 48 og i København d. $\frac{16}{6}$ 48.

D. $\frac{29}{12}$ 47 kl. ca. 21⁰⁰ afgik C. fra Hundested med lægter »Brønsodde« af København på slæb. D. $\frac{30}{12}$ kl. ca. 1³⁰, da C. var kommet klar af hasselø, blæste det op til NØ.-lig snestorm med høj sø og kort efter sprængtes slæbetrossen, og lægteren gik i drift. Lægteren sås ankre, og der holdtes gående i nærheden. Noget senere forsøgtes det at komme på siden af B.; men dette mislykkedes på grund af den høje sø. B. sås senere drive for ankeret i SV.-lig retning og tabtes af syne på grund af mørket. Da det blev lyst, sås B. strandet ved Sjællands Odde mellem stenlejerne og Griben. I de følgende dage forsøgtes det at tætte B. der var blevet læk, samt pumpe den læns. D. $\frac{6}{1}$ 48 kl. ca. 2⁰⁰, da C. lå fortøjet langs siden af B., blæste det op til V.-lig storm. Under forsøg på at komme ud i rum sø, tørned C. mod nogle sten og blev læk. Det forsøgtes at holde C. læns; men da skibet trak meget vand, sejledes atter ind til B., hvor C. sank. Besætningen — 3 mand — gik om bord i B. og blev om formiddagen bjerjet af redningsbåden fra Yderby.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes vejrforholdene.

79. M/S **C. F. Tietgen** af Århus, 1938 B R T Bygget 1928 af stål. På rejse fra Århus til København med stykgods og passagerer.

Kollideret d. $\frac{3}{3}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{5}{3}$ 48.

Se nr. 103.

80. M/S **Chastine** Mærsk af København, 5128 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Penang til Davao i ballast.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{23}{10}$ 48.

Søforklaring i Manilla d. $\frac{8}{11}$ 48.

Mens 1. styrmand fra kl. 18¹⁵ til 18⁴⁵ spulede tankbunden i 3. lugens stb. bundtank, havde ungmand Palle H. D. Sørensen fået ordre til at være i nærheden af 3.-lugen for at udføre eventuelle ordrer og med påbud om ikke at gå ned på shelterdækket eller i tankene. Kl. 18⁴⁵ kom 1. styrmand efter forgæves at have kaldt på ungmanden op fra tanken og gik ned i motorrummet for at afbestille spulevand. Kl. 19⁰⁰, da styrmanden igen var ved 3.-lugen, hørte han nogen kalde og fandt ungmanden, der havde mistet det ene ben og iøvrigt var slemt forslået, på bunden af bb.s bundtank. Etter en foreløbig behandling blev den tilskadekomne bragt på hospitalet i Zamboanga, hvortil C.M. ankom kl. 20¹⁵. Den tilskadekomne døde kl. 22⁵⁵ som følge af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uforsigtighed fra den tilskadekomnes side.

81. D/Fg **Christian IX** af Korsør, 1651 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Korsør til Nyborg med passagerer og jernbanevogne.

Kollideret d. $\frac{14}{10}$ 48 i Korsør havn.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $\frac{25}{10}$ 48.

Kl. 12⁰² afgik C.IX fra leje II i Korsør. Samtidig sås M/ Fg. »Korsør«. af Korsør for indgående ea. 200 m V. for Korsør både. Da C.IX var klar af molen mellem leje II og III, afgaves 2 korte toner med dampfløjten, og der holdtes over i den sydlige del af havneudløbet. Ca. 20 sek. senere hørtes 2 korte toner fra K., der fortsatte sin kurs i fyrinien i ca. 10 sek., hvorefter K. drejede til bb. Umiddelbart efter drejede K. til stb., og da K.s master sås uveret, hørtes 1 kort tone og et øjeblik efter 3 korte toner fra K. Samtidig med at K. afgav 1 kort tone, blev C.IX.s ror lagt hårdt stb., og maskinerne beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten; men umiddelbart efter — kl. 12⁰⁵ — tørnede K. med stb.s bov mod C.IX stb.s side, hvorved C.IX fik en del at skanseædningen trykket ind, og K. ligeledes led nogen ovenbords skade.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib havde paaseret Korsør både, blev motorene, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. Fra C.IX hørtes 2 korte toner. K. fortsatte

i fyrlinien ind i Korsør havn. Da K. var så langt inde, at der kunne holdes ind mod leje nr. III, afgaves 2 korte toner med luftfløjten og samtidig drejedes til bb. Da færgerne imidlertid nærmede sig hinanden på en sådan måde, at der syntes fare for sammenstød, beordredes K.s motorer fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med luftfløjten. Da C.IX syntes at dreje til stb., afgaves derpå 1 kort tone, og lidt senere beordredes stb.s motor fuld kraft frem; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af K. for sent drejede til bb.

82. M/Sk. **Cito** af Marstal, 53 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr. På rejse fra Nakskov til København med byg.

Tørnet undervandshindring; forlist d. $31/1$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $4/2$ 48.

Kl. 18⁰⁰, da C. under en frisk V.-lig brise befandt sig tværs af Stevns fyr i gisset afstand 3 sm., ændredes kursen til NØ.t.N. $3/4$ N. mod Drogden fyr. Farten var ca. 6 knob. Kl. ca. 19³⁰ mærkedes et let stød i skibet, og samtidig bemærkedes det, at kompasset gjorde store udslag. Ved pejling af motorrummet fandtes intet vand, men ca. $1/2$ time senere begyndte skibet at synke med forskibet, og motoren gik i stå. En undersøgelse viste, at der stod vand i motorrummet til op over svinghjulet. C. fik nu stærk stb.s slagside, og da fordækket var under vand, forlod besætningen — 3 mand — skibet i jollen. 4—5 min. senere sank C. ca. 5 sm. SSV. af Drogden fyr. Efter ca. 8 timers forløb nåede båtningen i land på Amagers S.-kyst.

Anm. Ministeriet må antage, at C. har tørnet vraget af »Acacia« på 55°24'5 N.brd. 12°39'2 Ø.lgd.

83. Ff. **City of Norwich** af Vaag, 103 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra fiskeri ved Island til Vaag med levende fisk.

Grundstødt d. $16/5$ 48 ved Færøerne.

Søforklaring og søforhør i Vaag d. $19/5$ 48.

Da C.o.N. befandt sig midt i Sandvig fjord, blev det tåget, og der fortsattes med langsom fart. Efter at Mjøanes var passeret, ændredes kursen til S.V.t.V. $3/4$ V. Sigbarheden var nu ca. 1 skibslængde. Kl. 5⁰⁰ tog C.o.N. pludselig grunden og blev stående. Kl. 10⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev C.o.N. Iæk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

84. S/S **Clara** af København, 1398 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Gdynia til Horsens med kul.

Grundstødt d. $26/10$ 48 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. $29/10$ 48.

Kl. 12¹⁰ grundstødte C. under en let SV.-lig brise med byger 300 m SØ.t.S. for den røde 2-kost på Dyrefod flak. Kl. 19³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, hvorefter der ankredes i Orehoved vinkelfyrs hvide vinkel.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den røde 2-kost på Dyrefod flak antoges at være den røde 3-kost i pkt. 4, rute 44, der var forsvundet.

85. M/Gl. **Clausens MInde** af Frederikshavn, 34 B. R. T. Bygget 1903/45 af eg og bøg.

Grundstødt d. $12/11$ 48 i Sundet.

Søforklaring i Byrum d. $2/12$ 48.

Kl. ca. 20¹⁵ da CM. i stille, diset vejr styrede efter et rødt fyr, der antoges for Kronborg fyr. tog skibet grunden ved Helsingør havns sydmole og blev stående. Skibet er senere bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen skete der skade på stråklø og stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling at det røde havnefyr og Kronborg fyr.

86. M/Gl. **Clemens** at Århus. 173 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Gjerrild til Kastrup med sten.

Grundstødt d. $6/4$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $12/4$ 48.

Kl. 5³⁰ befandt C. sig i diset vejr med S.-gående strøm ved indsejlingen til Kastrup. På grund af tåge forveksledes sømærkerne, øg skibet tog grunden på sydsiden af Løbet. C. er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning.

87. M/S **Cobra** af Oslo, 49 B. R. T. på rejse fra Rørdal til Oslo med kridt.

Grundstødt d. $18/9$ 48 ved jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/9$ 48.

Kl. 4³⁰ grundstødte C., der under en hård V.-lig kuling med stærk udgående strøm drev for ankret, ved Korsholm S. for Hals. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforholdene.

- 88.** Ff. **Dagmar** af Donsø, 42 B. R. T. På rejse fra Falkenberg til Fiskeplads i Østersøen.
Grundstødt d. $10/4$ 48 ved Bornholms V.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $12/4$ 48.
Kl. 3^{00} grundstødte D. under en S.-lig brise med tågedis og regn 1 km N. for Hasle havn. Kl. 10^{20} kom skibet flot ved fremmed hjælp.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dårlig sigtbarhed.
- 89.** M/Gl. **Dagmar Larsen** af Århus, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På rejse fra Kolding til Ålborg.
Grundstødt d. $31/8$ 48 ved Samsøes V.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $2/9$ 48.
D.L., der grundstødte ud for Kolby Kaas havn, kom senere flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen efter en mindre reparation i Kolby Kaas.
Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
- 90.** S S **Dage** at København, 2025 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Slemmestad til Helsingør.
Kollideret d. $28/11$ 48 i Oslofjord.
Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $3/12$ 48.
Kl. 10^{00} , da D., der havde lods om bord, i stille, tåget vejr afgivende forskriftsmæssigt tågesignal, befandt sig mellem Bastø og Fulehuk fyr, hørtes tågesignaler forude om bb. fra 2 skibe, hvorefter maskinen blev stoppet. Kl. 10^{03} beordredes maskinen langsomt frem. Der styredes S.t.V. Kl. 10^{18} , da D.s maskine gik langsomt frem, kom et skib, der senere viste sig at være S/S »Neptun« af Bergen, til syne ca. 2 str. om bb. i en afstand af 7—8 skibslængder med kurs mod D. Roret blev lagt hårdt stb., samtidig med at der blev afgivet 1 kort tone med dampfløjten. og da N. svarede med 2 korte toner og drejede bb., beordredes maskinen fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med dampfløjten. N. afgav påny 2 korte toner. Kl. 10^{22} , da D. var drejet 10—12 str. stb., tørnede D. med bb.s bov mod N. ud for maskinrummet i stb.s side.
Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.
- 91.** M Gl. **Dana** af Tuborg havn, 60 B. R. T. Bygget 1908 af eg og bøg. På rejse fra København til Rønne med Chamottebrokker.
Sprunget læk d. $25/8$ 48 i Østersøen.
Rapport fra statens skibstilsyn dat. $4/10$ 48. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $2/9$ 48.
Kl. 11^{50} passerede D. Falsterbokanalen, hvorefter kursen sattes mod Rønne. Det blæste en SV.-lig kuling med svær sø. Kl. 16^{30} opdagedes det, at skibet var læk. Der lænsedes med dækpumpen; men efter nogen tids forløb havarerede pumpepakningen. og lænsning med pumpen ophørte. Kl. 18^{50} stoppede motoren, hvorefter der fortsattes for sejl. D. $26/8$ kl. 5^{00} ankredes S. for Allingen. Kl. 7^{00} blev D. af et fiskefartøj bugseret ind til Allinge.
Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.
- 92.** M/S **Dangulf Oil** af København, 478 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra København til Odense med råolie.
Kollideret d. $28/8$ 48 i Odense fjord.
Søforklaring og søforhør i Odense d. $30/8$ og $31/8$ 48.
Kl. 7^{35} , da D.O., der havde lods om bord, under en frisk NV.-lig brise i klart vejr nærmede sig Drejet ved Harehage, sås V. for Harehage et modgående skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Skjoldnæs« af Marstal, hvorefter motoren, der gik fuld kraft frem, blev beordret halv kraft frem. Kørt før Drejet sås det, at S. befandt sig uden for løbets nordlige kant, hvorfor der kl. 7^{38} om bord i D.O. blev givet ordre til bbs. ror, hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med luftfløjten. Da S. fortsatte sin kurs, afgaves atter 2 korte toner med luftfløjten. Kl. 7^{45} beordredes motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen imod D.O.s stb.s bov, hvorved begge skibe blev en del beskadiget.
Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. styrede i mærket Roholm Båker overet, sås D.O. nærme sig om bb. Da D.O. var omtrent tværs af den røde 1-kost ved Harehage, hørtes 2 korte toner fra D.O. S. afgav også straks 2 korte toner med luftfløjten, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.
Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D.O. holdt over i sin bb.s side af løbet.
- 93.** Ff. **Dannebrog** af Frederikshavn, 27 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg.
Grundstødt d. $10/12$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.
Søforklaring i Frederikshavn d. $18/12$ 48.
Kl. 9^{30} afsejlede D. i diset vejr med tågebanker fra Grenå. Fra det yderste molehoved sejlede D. ind i en tågebank og styrede Ø.t.S. Kl. 9^{45} tog fartøjet grunden 100—150 fv. V. for den røde 2-kost ved Kalkgrunden. Kl. 11^{15} kom skibet flot ved fremmed hjælp.
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømforholdene.

94. M/S Deo Duce af Winsum, 346 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $1/_{10}$ 48 i København havn.

Politirapport dat. $1/_{10}$ 48.

Kl. 15^{15} , da D.D. lå i mellembassinet i Frihavnen og lastede stykgods i kasser, tog en havnearbejder stropen af krankrogen, efter at en længe med 15 kasser var firet ned i lastrum nr. 1, og hængte derefter påny stropen på krogen og gav signal til ophivning. Herved væltede kasserne og ramte den pågældende, der fik venstre arm og ben beskadiget. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

95. Lgt. D.F.D.S. 12 af København, 459 B. R. T. Bygget 1899 af stål.

2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $24/$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $26/_{2}$ 48.

Kl. ca. 9^{45} , da D.F.D.S. 12 lå fortojet ved pælene ud for Christiansholm, var 2 daglønfolk beskæftiget med at skrabe rust af undersiden af dækket i lastrummet stående på et stillads, der var rigget til af lastribber, anbragt på kant tværskibs i lastrummet, og langskibs planker. Pludselig brækkede 2 af lastribberne, og de pågældende styrtede ned i bunden af lastrummet — et fald på ca. 2 m — og pådrog sig forskellige kvæstelser. I en tilkaldt ambulance blev de tilskadekomne kørt til hospitalet. En senere undersøgelse viste, at der ved brudstederne var flere store knaster i lastribberne.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

96. M/Jt. Dick af Svendborg, 98 B. R. T. Bygget 1904/45 af jern. På rejse fra Hadsund til Haderslev med gødningsskalk.

Motorhavari d. $6/_{10}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring i Haderslev d. $11/_{10}$ 48.

Kl. 10^{30} , da D. under en frisk VSV.-lig brise befandt sig tværs af Æbelø, sprængtes udstødsventilen, fjedre og fjederdæksel på midterste cylinder, og motoren fyldtes med vand. Motoren stoppedes straks, og skibet drejedes under for støttesejl. Kl. 12^{30} opnåedes forbindelse med et fiskefartøj, der bugserede D. til Horsens.

97. M/Gl. Djursland af Grenå, 43 B. R. T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Horsens til Århus i ballast.

Kollideret d. $30/_{7}$ 48 i Århus havn; 1 mand omkommet.

Søforhør i København d. $4/_{8}$ 48.

Kl. ca. 20^{45} passerede D. Øster Molehoved på vej til Sydhavnen. Kort efter, da skibet befandt sig ca. 50 m fra indsejlingen til Bassin IV, hørtes råb forude; skruen blev straks slået fra, og roret lagdes hårdt stb. En undersøgelse viste, at D. havde påsejlet en jolle. Ved kollisionen kæntrede jollen. Det lykkedes den ene af de 2 ombordværende at gribe fat i D.s vaterstag, hvorfra han kort efter blev optaget af en tililende motorbåd. Den anden af jollens besætning — Hakon Henfze af Århus — faldt udenbords. Fra D. blev 2 redningskranse kastet ud til ham, men den overbordfaldne forsvandt og kom ikke mere til syne. Den forulykkede er senere fundet druknet.

Af den af den reddede af jollens besætning afgivne forklaring fremgår, at da jollen under fiskeri lå opankret ca. 200 m vinkelret ud for tværmolen ved Benzinhavnen, sås D. nærme sig med kurs mod Sydhavnen. Da der syntes fare for en kollision, forsøgtes det ved råb at henlede opmærksomheden på jollen, og det forsøgtes at lette jollens anker for at komme af vejen; men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at jollen lå opankret et uheldigt sted i forbindelse med den omstændighed, at der ikke blev holdt udkig i D.

98. M S Dorrit Clausen af Kolding, 1396 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

Påsejlet d. $10/_{5}$ 48 i Santa Cruz de la Palma.

Søforklaring i Santa Cruz de Tenerife d. $12/_{5}$ 48.

Kl. 16^{45} , da D.C. lå fortojet i Santa Cruz de la Palma, sås M/S »Bajamar« af Oslo for indgående. Da B. befandt sig i kort afstand fra D.C., gik B. tilsyneladende fuld kraft frem, hvorved skibet tønnede mod D.C.s bb.s side. Ved påsejlingen sprængtes D.C.s fortøjninger, og skibet kom i drift. Det ene anker blev stukket i bund, hvorefter D.C. fortøjedes. Ved påsejlingen led D.C. en del ovenbords skade i bb.s side.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

99. M/Sk. Duen af Marstal, 44 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Marstal til Egersund i ballast.

En mand forsvundet d. $12/_{5}$ 48 i Østersøen.

Søforhør i Marstal d. $15/_{6}$ 48.

Kl. ca. 11^{00} passerede D. i stille vejr Vejsnæs Nakke. Der styredes VSV., farten var ca. $5\frac{1}{2}$ knob. Kl. ca. 11^{30} gik bedstemanden under dæk for at smøre motoren. Ca. 5 min. senere, da bedstemanden atter kom på dæk, var skibets fører — skibsfører Morten Hay — der havde stået til rors, forsvundet. En eftersøgning om bord i D. var resultatløs. D. lagdes på modsat kurs; men der sås intet spor af den forsvundne, hvorfor skibet sejlede tilbage til Marstal.

Anm. Ministeriet må antage, at den omkomne, da han skulle føle på kølevandet, har fået overbalance og er faldet over bord.

100. M/S **Dunja** af København, 259 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra København til Helsingfors med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{26}{11}$ 48 ved Finlands S.-kyst.

Søforklaring i Kolding d. $\frac{13}{12}$ 48.

Kl. ca. 16⁰⁰, da D. i klart vejr befandt sig tæt ved Kustaanmiekkka fyr, signaleredes efter lods. Da signalererne ikke besvaredes, fortsattes sejladsen i fyrlinierne mod Sandvigs havn. Da skibet nænnede sig Likgrund fyr. Stoppedes motoren for med langsom fart at gå tæt N. Om fyret. Kort efter tog D. grunden og blev stående. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, hvorefter skibet kom flot. Ved grundstødningen blev D. læk i forpeaktanken.

101. M/B **Dykkerbåden** af Kastrup.

Forlist d. $\frac{28}{8}$ 48 ved Sveriges S.-kyst. 1 mand omkommet.

Søforhør i København d. $\frac{3}{9}$ 48.

Kl. ca. 16⁴⁵, da D. under en svag NV.-lig brise med ringe sø var beskæftiget med bjergning af dækspil fra et vrage ud for Trelleborg havn, gik skibets dykker, Ib Aundal af Mosede str. pr. Greve str., ned på vraget og gav signal til, at ophivning af et spil kunne påbegyndes. Efter at have løftet og fyret nogle gange for at få spillet fri af boltene, satte koblingen på D.s spil sig fast, og da der blev hevet ind på spillet, begyndte D. at krænge over. Da det ikke lykkedes at stoppe spillet, beordredes dykkeren op, og skibets motor stoppedes. Det forsøgte at hale dykkeren op samt at vedligeholde luftforsyningen med dykkerpumpen; men umiddelbart efter sank D. Besætningen reddede sig i jollen, hvorimod dykkeren omkom.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at lamellerne i spillets kobling satte sig fast.

102. M/Jt. **Dyrnæs** af Frederiksværk, 84 B. T. R. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Århus til Frederiksværk med gammelt jern.

Grundstødt d. $\frac{19}{11}$ 48 ved Tunø Røn.

Søforklaring i Frederikssund d. $\frac{24}{11}$ 48.

Kl. 4¹⁵ afsejlede D. fra Århus. Det blæst en let V.-lig brise med klart vejr, og der styredes ØSØ. på i ledefyrinien. Da D. befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ sm. fra Århus, ændredes kursen til SØ.t.S. $\frac{1}{2}$ S., og sejlene sattes. Kl. 5⁴⁵ viste en krydspejling af Tunø fyr og Sletterhage fyr, ar D. var forsat ca. $\frac{1}{2}$ sm. N.-på. Kl. 6¹⁵ sås et fyr, der antoges at være Tunø Røn fyr, i S.t.Ø., hvorefter kursen ændredes til SSØ. Kl. ca. 6⁴⁰ grundstødte skibet ved Tunø Røn og blev stående. D. $\frac{20}{11}$ kl. 0²⁰ blev D. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets søkort ikke var ført ajour, og at føreren undlod at kontrollere fyrkarakteren.

103. M/Gl. **Ebba** af Ebeltoft, 90 B. R. T. Bygget 1898/1945 af jern. På rejse fra Wismar til København med gips.

Kollideret d. $\frac{3}{3}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{5}{3}$ 48.

Kl. ca. 7¹⁵ passerede E. i tæt tåge med langsom fart under hyppig afgivelse af tågesignal molehovederne ved Kronløbet, hvorefter der styredes gennem yderhavnen mod Bomløbet. Noget senere, da et skib, der lå fortøjet ved Nordre toldbod, sås forude om stb., ændredes kursen et par str. til bb. Umiddelbart efter sås estakaderne ved Flådens Leje i en afstand af 30—40 m, hvorefter der straks bakkedes. Da E. lå stoppet, afgaves 2 lange toner med tågehornet. Kl. ca. 7⁴⁵, da motoren blev sat på langsomt frem, dukkede »C.F. Tietgen« ud af tågen agten for tværs om bb. og tornede umiddelbart efter med stævnen mod E.s bb.s låring ud for mesanmasten under en vinkel på ca. 25°. Tililende fartøjer optog de ombordværende og forsøgte af slæbe E., der ved kollisionen var blevet læk og kastet tværs i sejløbet, ind mod Hønsbroen: men kort efter sank skibet.

Af den af C.F.T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der var forsynet med radaranlæg, kl. 7³⁵ i tæt tåge med motoren gående meget langsomt frem under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal passerede molehovederne ved Kronløbet, hvorefter der styredes retv. 190°. Kort efter blev motoren beordret halv kraft frem og umiddelbart efter meget langsomt frem. Da C.F.T., hvis kurslinie på Katodoskopets skærm viste mellem Toldbodbommen og Hønsbroen, antoges at befinde sig ud for sydenden af Nordre toldbod, sås E. forude i en afstand af ca. 20 m. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak; men umiddelbart efter. kl. 7⁴⁵, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led C.F.T. ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

104. Ff. **Ebba** af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1912. På rejse fra Aberdeen til Esbjerg.

Forlist i Nordsøen i september 1948; 4 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{5}{11}$ 48. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg. d. $\frac{10}{11}$ 48.

D. $\frac{17}{9}$ om eftermiddagen sås E. under en stiv kuling med svære regnbyger liggende underdrejet. Kl. 23³⁰ var E. i radiotelefonisk forbindelse med en anden fiskekutter. Der er senere fundet vraggods fra E., og det må antages, at E. er forlist med mand og mus.

Anm. De omkomne er: fiskeskipper Thorvald Christian Thygesen, fiskerne Edvand Thygesen og Oluf Boye, alle af Esbjerg, samt fisker Aage Madsen af Husby klit.

105. Ff. **Edelweis** af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg.

Påsejlet d. $^{14}/2$ 48 i Nordsøen; forlist.

Søforhør i Esbjerg d. $^{4}/3$ og $^{3}/4$ 48. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $^{6}/3$ 48.

Kl. ca. 6^{15} , da E. lå opankret på en fiskeplads ca. 80 sm. Ø.t.N. af Humber fskb., gik vagtsmanden under dæk. Vejret var klart. Kl. ca. 6^{30} , medens vagtsmanden stadig var under dæk, blev E. påsejlet ud for styrehuset af trawler »Notre Dame d'Artois« af Boulogne. Det var da tæt tåge. Ved påsejlingen fik E. 2—3 planker trykket ind, og vandet begyndte at strømme ind i motorrummet. Jollen blev sat på vandet, og besætningen — 4 mand — gik i denne og blev ca. 10 min. senere taget om bord i trawleren. 10 min. efter kollisionen sank E.

Anm. Søforklaring fra den franske trawler foreligger ikke.

106. M/Jgt. **Edith** af Odense, 48 B. R. T. Bygget 1852/92 af eg

a) På rejse fra Malmø til Odense med blikplader.

Grundstødt d. $^{3}/3$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Søforhør i Odense d. $^{13}/3$ 48.

D. $^{2}/3$ kl. 12^{00} passerede E. under en svag SØ.-lig brise med tåge Gilleleje havn, hvorefter der styredes V. $^{1}/2$ S. Kl. 18^{00} , da der var udsejlet en distance af 31 sm., loddedes 10 fv., hvorefter kursen ændredes til NNV. Kl. 19^{30} , da der var udsejlet 5 sm., loddedes 11 fv., hvorefter kursen ændredes til V. Umiddelbart efter stoppedes motoren, da det forreste leje varmede, og der fortsattes på kurs V. $^{1}/2$ S. for sejl alene under en svag S.-lig brise. Der loddedes gentagne gange mellem 10 og 11 fv. vand. D. $^{3}/3$ kl. ca. 0^{30} loddedes 8 fv. vand. Kl. ca. 1^{00} startedes motoren på den agterste cylinder. Kort efter tog E. grunden og blev stående på Ø.-siden af Sjællands rev lidt S. for Snekkeløbet. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at 5 tons af ladningen var blevet lægtret, og bugseredes til Ballen. Ved grundstødningen blev E. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra Tuborg havn til Bandholm med koks.

Tørnet vrage d. $^{12}/4$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst; forlist.

Søforhør i København d. $^{16}/4$ 48.

Kl. ca. 20^{00} passerede E. i diset vejr med N.-gående strøm Drogden, hvorefter kursen ændredes til SV.t.S. $^{1}/2$ S. Farten var 5—6 knob. Noget senere sås forude lidt om stb. vragestønden på $55^{\circ}24'4$ N. brd., $12^{\circ}36'3$ Ø. lgd., der viste 2-blk., og forude lidt om bb. vragestønden på $55^{\circ}24'3$ N. brd., $12^{\circ}37'8$ Ø. lgd., der viste 1-blk. Kort efter blev det tåge, og vragestønderne mistedes af syne. Kl. ca. 22^{00} tørnede E. imod et vrage, der viste sig at være det Ø.-lige af vrage. Herved blev E. læk i stævnen, og et par minutter senere var vandet i skibet steget så højt, at motoren gik i stå. Jollen sattes på vandet og besætningen — 2 mand — forlod skibet, der sank kl. ca. 22^{15} . D. $^{13}/4$ kl. ca. 5^{00} nåede besætningen Drogden fyr.

Anm. 1. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

Anm. 2. E.s fører er under $^{4}/3$ 49 ved sø- og handelsretten idømt en statskassen tilfaldende bøde af 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.

107. S/S **Effie Mærsk** af Ålborg, 1308 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{24}/4$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $^{24}/4$ 48.

Kl. 14^{50} , da E.M., der var udlosset, lå ved Islands Brygge, var en mand af besætningen beskæftiget med at styre skærstokke på plads i 4-lugen. Under arbejdet hermed kom en skærstok, der blev løftet af spillet, i svingninger og tørnede mod lugekarmen, og den pågældende fik højre hånd i klemme, hvorved langfingeren blev en del læderet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

108. S/S **Egholm** af København, 1751 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{2}/11$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $^{2}/11$ 48.

Kl. 14^{30} , da E. lå i frihavnen og lossede olieklager i spande, blev en spand, der vejede ca. 700 kg, hevet op af 2- ugen og anbragt på en vægt. Der blev derefter givet tegn til spilmanden om at hive spanden længere ind på vægten. Herved gled spanden af vægten og svingede over mod lugekarmen og ramte en havnearbejder. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkes fremgår af det ovenfor anførte.

109. Ff. **Elbæk** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til Bornholm.

Grundstødt d. $^{27}/11$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Struer d. $^{3}/12$ 48.

Kl. ca. 7^{00} havde E. Bovbjerg fyr i ca. Ø., giss. afstand 5—6 sm. Der styredes N. $^{3}/4$ Ø., og det blæste en svag S.-lig brise med S.-gående strøm. Kl. ca. 8^{00} ændredes kursen til NØ.t.N. Kl. ca. 8^{35} blev det tåget, og farten mindskedes. Ca. 5 minuttet senere tog fartøjet grunden S. for Thyborøn Og blev stående. E. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at afstanden til Bovbjerg fyr blev bedømt for stor, dels strømsætning og usigtbart vejr.

110. S/S **Elfdalen** af Uddeholm, 223 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Malmø til Rügen-walde i ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 48 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{3}$ 48.

Kl. 22⁰⁰ grundstødte E. i tæt tåge ca. 1 sm. S. for Vang havn. D. $\frac{7}{3}$ kl. 5⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

111. M/Gl. **Elin Stub** af Rønne, 65 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr. På rejse fra Præstø til Rønne med jordbrugskalk.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{20}{8}$ 48 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{24}{8}$ 48.

Kl. ca. 20¹⁵, da E.S. under en frisk VNV.-lig brise med høj sø befandt sig ca. 1 sm. fra Rønne havn, skulle klyveren gøres fast. Herunder beordrede bådsmand Niels Erik Jensen af København, der befandt sig alene på klyverbommen, skødet slækket af, hvilken ordre straks blev udført. Kort efter opdagedes det, at bedstemanden var forsvundet. En redningskrans med vandblus blev kastet over bord, og E.S. lagt på modsat kurs. Den forulykkede blev forgæves eftersøgt i en time, hvorefter rejsen fortsattes.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den forulykkede har mistet fodfæstet på klyverbommens fodpert.

112. S/S **Elkanak Crowill** af London, 1791-B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Blyth til Nakskov med kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{5}$ 48 i Nakskov fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{5}$ 48.

Kl. 6³⁶ grundstødte E.C. under en jævn Ø.-lig brise med klart vejr ved Østerryggen. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet på grund af sit store dybgående mistede styret.

113. M/Gl. **Ella** af Køge, 99 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Ålborg til Køge med cement og eternitplader.

a) Grundstødt d. $\frac{19}{12}$ 48 i Limfjorden.

Søforklaring i Køge d. $\frac{23}{12}$ 48.

D. $\frac{18}{12}$ kl. 22⁰⁰ afsejlede E. under en svag SV.-lig brise fra Ålborg. Udfor Rørdal blev det tåge, hvorfor motoren blev sat på langsomt frem, og der loddedes jævnlige. D. $\frac{19}{12}$ tog skibet grunden SV. for Engholm fyr. Kl. 9³⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.

b) Grundstødt d. $\frac{20}{12}$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Køge d. $\frac{23}{12}$ 48.

Kl. 13³⁵ passerede E. under en let SV.-lig brise med diset vejr Ndr. Røse. Noget senere passeredes lystønden Drogden 8,0 m rende B tæt om bb., hvorefter kursen ændredes mod 2-kosten ved Ndr. Rose. Kl. 14⁰⁰ tog skibet grunden ved Kirkesten og blev stående. D. $\frac{21}{12}$ kl. 7³⁰ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

114. M/Gl. **Else** af Frederikshavn, 69 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg.

Brand om bord d. $\frac{19}{5}$ 48 i Frederikstad; forlist.

Søforklaring i Frederikstad d. $\frac{21}{5}$ 48. Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{2}{6}$ 48. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. $\frac{3}{6}$ 48.

Kl. 19³⁰, da E. der havde lastet kassetræ, lå fortøjet ved kajen ved Gresvik Brug, udbrød der brand i brugets pakhús. Det forsørgtes at få motoren startet; men under dennes opvarmning gik der ild i styrehuset og sejlene. Fortøjningerne kastedes los, lamperne i motorrummet slukkedes, og kappen til motorrummet lukkedes. Da ilden hurtigt bredte sig, sprang føreren, der var alene om bord, i vandet, og blev kort efter optaget af en tililende motorbåd. Ved branden blev E. fuldstændig ødelagt.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

115. M/Gl. **Else** af Thisted. Bygget 1937 af eg og bøg. På rejse fra København til Odense med foderstoffer.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{25}{1}$ 48 i Kattégat; sprunget læk og grundstødt i Odense fjord.

Søforklaring i Odense d. $\frac{28}{1}$ 48.

Kl. ca. 4⁰⁰, da E. under en let ØSØ.-lig brise med ringe sø befandt sig ca. 2,4 sm. NV. $\frac{1}{2}$ N. af Fynshoved, mærkedes et stød i skibet, hvorefter motoren gik ned i omdrejninger. Kl. ca. 5³⁰, da E. skulle ankres inden for Odense gab, blev skruen sat på bak. Umiddelbart efter opdagedes det, at der løb vand ind i motorrummet. Der pumpedes uafbrudt med pumper og håndpumpen. Kl. 7⁰⁰ lettedes med lods om bord og rejsen fortsattes. Da vandet efterhånden var steget så højt, at der var fare for ødelæggelse af motoren, blev denne stoppet, og der forsattes for sejl alene mod Klintebjerg for at få pumpeassistance fra land.

Da E. var ved at anløbe broen ved Klintebjerg, tog skibet grunden og blev stående. E. kom samme dag flot ved hjælp af en bugserbåd og bugseredes til Odense, hvor E. lænsedes med pumper fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at E. har tørnet en under vandet drivende genstand, samt at grundstødningen skyldes E.s større dybgang som følge af lækagen.

116. M/Gl. **Else** af Tofte, 94 B. R. T. Bygget 1902 af eg og bøg. På rejse fra Ålborg til Færøerne med kartofler.

Grundstødt d. $\frac{3}{3}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{3}$ 48. Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{2}{4}$ 48.

Kl. 17⁰⁰ kvitteredes lodsens ved Hals, hvorefter rejsen fortsattes. Det blæste en svag SV-lig brise med udgående strøm, og vejret var let diset. Noget senere sås forude en kost, hvis topbetegnelse var i uorden, og der holdtes ned imod kosten, der antoges at afmærke den S.-lige side af den gravede rende, med motoren gående halv kraft frem. Kort efter, kl. ca. 17²⁰ grundstødte E. ved Lægaarden og blev stående. D. $\frac{4}{3}$ Kl. ca. 3⁰⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen var i uorden.

117. Ff. **Else Lis** af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1946 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Forlist efter eksplosion d. $\frac{30}{6}$ 48 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $\frac{23}{7}$ 48.

Kl. ca. 17³⁰, da E.L. under en svag NØ-lig brise befandt sig ca. 60 sm. retv. V. for Thyborøn kanal, fik voddet hold i bunden. Under forsøget på at frigøre voddet indtraf en eksplosion, hvorved fartøjet blev læk og begyndte at synke. Besætningen reddede sig i en pram, og ca. 10 minutter efter eksplosionen sank E.L. Besætningen blev senere optaget af et andet fiskefartøj og landsat i Skagen.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en mine.

118. M/S **Elsehoved** af København, 281 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{6}{2}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{6}{2}$ 48.

Kl. ca. 15⁴⁰, da E. lå ved Kalvebod brygge og lossede brunkul, indstilledes losningen fra nr. 2 lastrum, og kranen kørte bort. Umiddelbart efter sænkedes grabben fra en anden kran ned i lastrummet, og en havnearbejder, der var på vej op fra lastrummet, kom i klemme i grabben og blev hevet med til vejrs. Da kranføreren opdagede, hvad der var sket, åbnede han grabben, og den pågældende faldt ned i bunden af lastrummet, et fald på 3—4 m. Den tilskadekomne, der havde brækket venstre underarm og fået nogle hudafskrabninger i ansigtet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

b) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{3}{9}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{3}{9}$ 48.

Kl. ca. 12⁰⁰, da E. passerede Knippelsbro for N.-gående, entrede en mand af besætningen op i lossebommen, der var hevet op og dannede en vinkel på 45° med dækket. Pludselig mistede han grebet i bommen og styrtede ned i bunden af lasten, hvis lugedæksler var taget af. I faldet ramte han lugekarmen. E. løb ud til Larsens plads, og den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

c) På rejse fra Horsens til Helsingør.

Grundstødt d. $\frac{16}{11}$ 48 ved Samsø.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. $\frac{18}{11}$ 48.

Kl. 12³⁶ passerede E. i stille, diset vejr den hvide 2-kost S. for Hjarnø, log 0. Der styredes retv. 159°. Kl. 14⁰⁰ loddedes 19 m, og kl. 14¹⁵ ændredes kursen til retv. 77°, log 9. Kl. 16⁰⁰ blev det tåge. Kl. 16¹⁰ ændredes kursen til retv. 46°, log 17. Kl. 16³² radiopejledes Sletterhage i retv. 7°, log 19, og samtidig loddedes 17 m. Kl. 17²⁰ loddedes 19 m, kl. 17³⁰ 18 m og kl. 17⁴⁵ 18 m. Samtidig stoppedes motoren. Kl. 17⁵⁰ radiopejledes Sletterhage i retv. 1°, log 21, og samtidig loddedes 18 m. Kl. 18⁰⁰ radiopejledes Sletterhage i retv. 259°, og samtidig loddedes 18 m. Kl. 18⁰⁷ tog skibet grunden lidt S. for Grydenæs odde. Motoren blev nu sat på fuld kraft bak, og skibet kom straks af grunden, hvorefter der ankredes i 10 m vand. En undersøgelse viste, at E. var tæt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

119. Lgt. **EIZ 12** af København.

Kollideret d. $\frac{18}{9}$ 48 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. $\frac{22}{9}$ 48.

Se nr. 36.

120. Ff. **Emma** af Skagen, 2 B. R. T. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerak.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{19}{3}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{8}{4}$ 48.

Kl. ca. 3⁴⁵, da E. var på rejse fra Skagen til en fiskeplads på N.-siden af Grenen, sejlede båden ind mellem to bundgarnspæle, der ikke var afmærkede, og hvor der var ophængt et tov ca. 1 $\frac{1}{2}$ m over vandoverfladen. Tovet kastede den ene af besætningen om kuld og ramte derefter styrehuset, hvori den anden

mand befandt sig. Styrehuset og manden kastedes over bord. Båden blev straks lagt på modsat kurs; men den overbordfaldne, fisker Hans Houmann Thomsen af Skagen, kom ikke til syne, hvorfor eftersøgningen ca. $\frac{1}{2}$ time senere blev opgivet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

121. M/S **Erik** af Odense, 300 B. R. T. Bygget 1908/28 af stål. På rejse fra Assens til København med rå sukker.

Kollideret d. $\frac{16}{1}$ 48 i Lillebælt.

Søforhør i København d. $\frac{26}{1}$ 48.

Kl. 14⁵⁷ passerede E. Strib fyr tæt om stb. på kurs NØ.t.Ø. Ca. 5 str. om bb. sås M/Fg »Strib« af Fredericia. E. afgav en tone med sirenen og drejede stb. over, medens S. syntes at holde sin kurs. Da afstanden mellem skibene var en skibslængde, drejede færgen stb. over og tørnede kort efter imod E.s bb. låring. Ved kollisionen bøjedes et spant om bord i E., og der fremkom en bule i øverste plade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at S. kl. 14⁴⁵ afsejlede fra Fredericia. Kl. 14⁵⁵ sås E. pludselig. Roret lagdes hårdt stb., og skruen blev slået fra; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af S. overlod navigeringen af dette skib til en ungmand.

Anm. 2. Føreren af S. har under $\frac{16}{11}$ 48 ved søretten i Fredericia vedtaget en statskassen tilfaldende bøde for overtrædelse af sølovens § 293.

122. M/Sk. **Erland** af Gråsten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Patenieni til Frederikssund med træ.

Grundstødt d. $\frac{8}{8}$ 48 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Frederikssund d. $\frac{17}{8}$ 48.

Kl. 22¹⁵ passerede E. under en SSV.-lig kuling med svær sø Karlskrona anduvningsbøje, hvorefter der styredes i fyrlinien mod Karlskrona yderred for ankring. Da skibet var i nærheden af ankerpladsen, loddedes gentagne gange 24 m. Kl. 23³⁰ bakkedes, men inden farten var taget af E., tog skibet grunden og blev stående. D. $\frac{9}{8}$ Kl. ca. 12⁰⁰ kom E. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene og ukendskab til farvandet.

123. Vandbåd **Ester** af København.

Kollideret d. $\frac{22}{11}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{3}{2}$ 49.

Da E. med ca. 4 knobs fart for indgående befandt sig 4—5 m V. for Hønsebroens N.-lige hjørne, sås om stb. Holmens færgébåd »M.B. 38« ligge på plads ved Toldboden med agterenden mod løber. Pludselig drejede »M.B. 38« bb. over og sejlede ud tværs af løbet. E. kastede motoren fuld kraft bak, men ramte »M.B. 38« på dennes bb.s side.

Af den af færgébådens besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj på vej mod Hønsebroen befandt sig i den Ø.-lige del af løbet, sås E. tæt om bb., hvorfor roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter ramte E. færgébåden om bb.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at E. sejlede i den forkerte side af løbet, og dels at færgébåden ingen manøvrer signal afgav.

124. M/Gl. **Esther** af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1924 af bøg og eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Grossendorf.

Grundstødt d. $\frac{11}{12}$ 48 ved Polens kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{10}{1}$ 49.

Kl. 16⁰⁰ havde E. Rixhøft fyr tværs, hvorefter der styredes SØ. $\frac{1}{2}$ Ø. Vejret var tåget, og det blæste en frisk kuling med V.-gående strøm. Da ca. 4 $\frac{1}{2}$ sm. var udsejlet, kobledes skruen fra for at lytte efter tågesignal fra Grossendorf havn. Kort efter fortsattes for langsom motor, medens loddet holdes gående. Da et lodskud gav 3 fv. vand, stoppedes; men kort efter, kl. ca. 17³⁰, tog E. grunden og blev stående. Ca. 1 time senere kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

b) På rejse fra Grossendorf til fiskeplads i Østersøen.

Motorhavari d. $\frac{14}{12}$ 48 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{10}{1}$ 49.

Kl. 6³⁰ opdagedes det, at motoren gik uregelmæssigt, hvorfor der stoppedes. En undersøgelse viste, at krumtaplejet var smeltet. Der fortsattes for sejl mod Grossendorf, hvortil E. ankom kl. 17⁰⁰.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

125. M/Gl. **Estred** af København, 99 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

a) På rejse fra København til Fredericia med olie.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{2}{3}$ 48 i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{3}{4}$ 48.

Kl. 1²⁵ passerede E. under en svag SØ.-lig brise med dis lystønden på 56°09' N. brd., 11°45' Ø. lgd. tæt om bb., log 54. Herfra styredes misv. V. Da loggen viste 69, stoppedes motoren, og et lodskud viste 18 m vand. Der fortsattes med langsom fart. Da loggen viste 71, stoppedes motoren igen, Og en mand

sendtes forud for at lytte efter tågesignal fra Kattegat SV. fskb. Pludselig skurrede E. mod en undersøisk hindring, og motoren sattes på fuld kraft bak, men gik i stå, da skruen slog mod noget hårdt. Et lodskud viste 17 m vand, og motoren sattes på langsomt frem i ca. 5 minutter, hvorefter der loddedes 20 m vand. Kl. 3⁴⁰ ankredes på grund af tåge. Ved pejling af tankene fandtes E. at være tæt. Da tågen lettede, pejledes Sjællands rev blk. f. i S.t.Ø. i en afstand af ca. 2¹/₂ sm.

Anm. Ministeriet må antage, at E. har tørnet en under vandoverfladen drivende genstand.

b) På rejse fra København til Sakskøbing med brændselsolie.

Tørnet undervandshindring d. 2¹/₈ 48.

Søforklaring i Kalundborg d. 3³/₉ 48.

Kl. ca. 7³⁰, da E., hvis dybgående var ca. 8 fod, befandt sig omtrent midtvejs mellem den hvide 1-kost på Grønvold grund og den røde 1-kost på Stemme-Tofte, mærkedes en rystelse i skibet. Motoren kobledes fra, og der loddedes 3,1 m vand, hvorefter E., der tilsyneladende ingen skade havde taget, fortsatte rejsen.

126. Ff. **Etty** af Fuur, 7 B. R. T.

Kollideret d. 10⁴/₄ 48 i Aså havn.

Søforklaring i Skive d. 16⁶/₆ 48.

Se nr. 20.

127. M/Gl. **Eva Petersen** af Næstved, 134 B. R. T. Bygget 1913/25 af stål. På rejse fra Stettin til Næstved med kul.

Grundstødt d. 19¹²/₁₂ 48 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20¹²/₁₂ 48. Søforklaring i Næstved d. 22¹²/₁₂ 48.

Kl. 14³⁰ lettede E.P. i stille diset vejr fra en ankerplads ved Folkedyb l.- og fltd. Kl. 15¹⁰, da Hårbølle passeredes, blev det tæt tåge. Motoren blev sat på langsomt frem, og loddet holdtes gående. Der styredes V.t.N.¹/₂N., og strømmen var Ø.-gående. Kl. ca. 16⁰⁰, da det antoges, at E.P. befandt sig ud for Stubbe-købing havn, ændredes kursen til SV. Et lodskud gav 6 fv. vand. Kl. 16¹⁰, da lodskuddene viste, at dybden blev mindre, stoppedes motoren, hvorefter der bakkedes, men umiddelbart efter tog skibet grunden 0,3 sm. NØ. for Stubbekøbing havn og blev stående. D. 20¹²/₁₂ kl. 14³⁰ kom E.P. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

128. M/Jt. **Expres** af Nyord, 20 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra Egersund til Nakskov med mursten.

Sprunget læk d. 18⁸/₈ 48 i Østersøen, søgt nødhavn.

Søforklaring i Sønderborg d. 23⁸/₈ 48.

Kl. 5³⁰ afgik E. i stille vejr fra Egersund. Senere friskede vinden op fra SV. Kl. ca. 11⁰⁰ opdagedes det, at der var meget vand i motorrummet. Motorens læsepumpe og håndpumpen holdtes nu gående, og motoren sattes på halv kraft frem, hvorefter vandet ikke steg yderligere. Senere friskede vinden yderligere, og skibet arbejdede hårdt i søen. Kl. ca. 16⁰⁰ begyndte vandet i skibet at stige kraftigt, hvorfor der tilkaldtes hjælp fra et fiskefartøj, der befandt sig i nærheden, og som derefter bugserede E. til Sønderborg for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

129. Ff. **Eysturoyggjur** af Sørvåg, 67 B. R. T. Bygget 1878 af eg. På rejse fra fiskeplads i Atlanterhavet til Tingeyri med fiskefangst.

Grundstødt d. 19⁵/₅ 48 ved Island.

Søforklaring i Vaagø d. 7⁶/₆ 48.

Kl. 6⁰⁰, da E. på en SØ.-lig kurs havde Skogi tværs om bb., blev det tåge, og loggen sattes. Rejsen fortsattes med langsom fart, og der loddedes af og til. Efter en udløbet distance på 7¹/₂ sm. efter loggen sås forude om stb. land i en afstand af mellem 150 og 200 m. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog E. grunden i Dyralfjord og blev stående. E. kom flot samme dag ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med magnetiske forstyrrelser.

130. M/Gl. **Fair** af Assens, 129 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Stettin til Mariager.

Grundstødt d. 9¹²/₁₂ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 11¹²/₁₂ 48. Søforklaring i Grenå d. 11¹²/₁₂ 48.

Kl. ca. 7⁰⁰, da F. under en svag S.-lig brise i tæt tåge med stærk N.-gående strøm skulle anløbe Grenå havn, tog skibet grunden på Kalkgrunden og blev stående. Samme dag kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

131. M/S **Falster** af København, 129 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Ålborg til København.

Grundstødt d. 10²/₂ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 31⁵/₅ 48.

Kl. ca. 11⁰⁰ passerede F. Hals, hvorefter der styredes mod Egense forfyr. Kort efter sås tæt om bb. en hvid stage uden topbetegnelse, der holdtes om stb. Umiddelbart derefter tog skibet grunden på Nord-

mands hage og blev stående. Det viste sig senere, at stagen afmærkede N.-siden af løbet, men at malingen var afskrabet. Kl. 13⁰⁰ kom F. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

132. M/Jt. **Fanny** af Ålborg, 60 B.R.T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Grenå til København med kalksten.

Sprunget læk og sunket d. 23/9 48 i Kattégat.

Søforhør i København d. 2/10 48. Forlisanmeldelse dat. København d. 6/1 49.

Kl. 16⁴⁵ passerede F. under en frisk VNV.-lig brise den røde 1-kost ved Klokkegrunden, og kursen sattes mod Lindholm dyb. Kl. godt 17⁰⁰ opdagedes der vand i forskibet. Der pumpedes med håndpumpen, og senere også med motorens lænsepumpe. Da F. ikke kunne holdes læns, sattes kursen mod Issehoved på Samsø, og bådene sattes på vandet bemanded med 2 mand af F.s besætning, der bestod af 3 mand. Kort efter krængede F. over, og den 3. mand sprang over i båden. Umiddelbart efter — kl. 18⁰⁰ — sank F. på 56°01' N. brd., 10°39' Ø. lgd. Skibets besætning roede i land i båden. Skibet er senere blevet vrøg.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at F. har arbejdet sig læk i søen.

133. S/S **Fanø** af København, 1889 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

Kollideret d. 18/1 48 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 21/1 48.

Kl. 20²⁵, medens F. lå fortøjet med stb.s side til kajen i Brunsbüttel sluse, blev skibet påsejlet på låringen af russisk S/S »Mozdov«, der var for indgående i slusen. Ved påsejlingen blev gelænderet og varpeklampen beskadiget, og fortøjningerne knækkede.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

134. M/B **Ferroid** af København, 6 B. R. T. Bygget af eg.

Drevet på land d. 11/1 48 i Sundet: forlist.

Politirapport dat. 11/1 48. Forlisanmeldelse dat. København, d. 3/7 48.

Kl. ca. 16³⁰ afgik F. fra en fiskeplads i Sundet for at gå til København. Imidlertid svigtede vandpumpen til motoren, og denne stoppede. Det lykkedes nogle gange at få motoren startet igen, men hver gang stoppede den efter kort tids forløb, og til slut kunne den slet ikke startes mere. F. drev herefter mod land og tørnede kl. ca. 19⁰⁰ mod stensætningen ca. 200 m S. for Skovshoved havn. De fire ombordværende reddede sig i land, medens båden blev slået til vrøg.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

135. M/Sk. **Forældres Minde** af Vejle, 81 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra København til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. 18/11 48 ved Tysklands N.-kyst; forlist.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. 25/11 48. Forlisanmeldelse dat. Vejle d. 26/11 48.

D. 17/11 kl. 23⁴⁵ passerede F.M. i diset vejr Møn fyr i ca. 1 sm. afstand om stb. Herfra styredes SSØ. D. 18/11 kl. 2⁰⁰ blev det tåget, og farten mindskedes, kl. 3³⁰ blev skruen slået fra, og der loddedes 14—15 m vand, hvorefter der fortsattes med langsom fart, idet loddet holdtes gående. Kl. 4⁴⁵, da der var udløbet en distance af 26 sm., loddedes 9—10 m vand, og motoren stoppedes. Kl. 5⁴⁰ loddedes 6—7 m vand. Kl. 6⁰⁰ tog F.M. grunden ud for Vitte og blev stående. I løbet af dagen friskede vinden fra VNV., og søen satte F.M. længere ind på grunden. Kl. 18⁰⁰ var skibet slået helt ind i havstokken, hvor det fyldtes med vand. D. 21/11 kl. 15⁰⁰ forlod besætningen skibet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med strømsætning.

136. Ff. **Fram II** af Sønderborg, 16 B. R. T. Bygget 1925 af eg. På fiskeri i Lillebælt.

Havareret ved eksplosion d. 29/5 48 i Lillebælt.

Søforklaring i Sønderborg d. 4/6 48.

Kl. ca. 23¹⁵, da F.II fiskede med slæberedskab på 55°23'1 N. brd., 9°46'4 Ø. lgd., indtraf en kraftig eksplosion i vandet agten for fartøjet, hvorved fiskegrejerne mistedes, og fartøjet blev læk. F. blev sat på grund ved Brandsø. Efter en midlertidig tætning blev fartøjet af et andet fiskefartøj bugseret til Sønderborg.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en bundmine.

137. Amerikansk S/S **Frances**.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 31/1 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/1 48.

Kl. ca. 14⁵⁰, medens F. lå fortøjet ved Vestkajen i Frihavnen, fiskede lossekrogen under ophivning af en længe stuvetræ fra underlasten en skærstok på mellemdækket, hvorved skærstokken, der ikke var sikret, blev løftet op af sporet, styrtede ca. 4 m ned i underlasten og ramte en at arbejderne i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

138. M/S **Frans** af Drammen, 159 B.R.T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Hamburg til Drammen.

Grundstødt d. 8/8 48 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 18/8 48.

Kl. 11⁰⁰ passerede F. i sigtbart vejr Kiel fskb., hvorefter de minestrøgne ruter fulgtes. Kl. 16³⁰, da F. under en S.-lig storm med regnbyger befandt sig udfør Omø, søgtes der ind i læ af Omø for at ankre. Under en tæt regnbyge tog F. grunden og blev stående. Motoren blev stoppet, og skibet, der på grund af den høje sø havde fået en del vand ind agter, svajede op med agterenden mod søen. Agterkahyt, agterskarp og motorrum fyldtes med vand, hvorfor der signaleredes efter assistance, og kl. 22⁰⁰ blev mandskabet bragt i land af en motorbåd. Den 10^{1/8} kom F. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

139. M/S **Fredericia** af Kolding, 693 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

a) På rejse fra Fredericia til København med stykgods og passagerer.

Kollideret d. 26^{1/2} 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 1^{1/3} 48.

Kl. 7⁵⁰ passerede F. i stille vejr med tæt tåge molerne i Kronløbet med langsom fart afgivende forskriftsmæssigt tågesignal. Kort efter hørtes forude tågesignal fra et tilsyneladende modgående skib. Kl. 8⁰⁷, da F., der lå stoppet uden at gøre fart på kurs misv. S.t.V. 1/2 V. og afgav 2 lange toner med fløjten, antoges at være tværs af bunkeruldepotet i en afstand af ca. 1 skibslængde fra fortøjningsbøjterne, dukkede et modgående skib ud af tågen ret for. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet med 3 korte toner med sirenen; men umiddelbart efter tørnede det andet skib, der viste sig at være S/S »Helsingborg« af København, med stævnen mod stb.s side af F.s bov, hvorved ankerklydset sprængtes, og ankerstokken på stb.s anker blev bøjet.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der gik med mindsket fart afgivende forskriftsmæssigt tågesignal, kl. ca. 8⁰⁰ i stille vejr med tæt tåge passerede toldbodbommen. Kort efter hørtes forude om stb. 2 lange toner, hvorefter maskinen beordredes stop. Da det antoges, at tågesignalet hidrørte fra et skib, der var i færd med at gå til bøje, blev der givet bb.s ror og straks efter, da det andet skib syntes at trække bb. over, blev der givet stb.s ror, og maskinen beordredes langsomt frem og straks efter halv kraft bak. Kl. ca. 8⁰⁷ dukkede F. frem af tågen ret forude, hvorefter maskinen blev beordret forceret fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner med dampfløjten; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led H. nogen ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

b) På rejse fra Fredericia til København med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 26^{1/2} 48 i Kattegat.

Søforhør i København d. 1^{1/3} 48.

Kl. 0⁰⁶, da F. i tæt tåge med mindsket fart — ca. 8 knob — under afgivelse af tågesignaler befandt sig på omtrent 56°09' N.brd. 11°22' Ø.lgd. styrende retv. Ø., hørtes tilsyneladende ret for tågesignal, en lang tone, fra et andet skib, der senere viste sig at være S/S »Arosa« af Panama. Motoren blev straks stoppet. Da tågesignalet ikke syntes at komme nærmere, blev motoren kl. 0⁰⁹ beordret langsomt frem. Kl. 0¹² blev motoren atter stoppet. Der hørtes nu ret for to lange toner fra A., og roret blev lagt hårdt stb. Umiddelbart efter sås en klar lanterne og en grøn sidelanterne ret for, og motoren kastedes fuld kraft bak; men kort efter, kl. 0¹⁵, tørnede F. med stævnen imod A. lidt agten for midtskibs om stb. Ved kollisionen fik A. lettere ovenbords skade, medens F. ikke blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

140. S/S **Frederikshavn** af Frederikshavn, 1480 B. R. T. Bygget 1914 af gtål. På rejse fra Ålborg til København med stykgods og passagerer.

Kollideret d. 7^{1/4} 48 i Ålborg havn.

Søforhør i København d. 13^{1/4} 48.

Kl. 22⁰⁰ afgang F. assisteret af bugserbåd fra Ålborg. Efter at skibet var svajet rundt, kvitteredes bugserbåden, og rejsen fortsattes. Kort efter, da F. befandt sig i nærheden af Ålborg skibsværft, opdagedes det, da roret skulle lægges bb., at styremaskinen ikke virkede. Maskinen beordredes øjeblikkelig fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund; men umiddelbart efter ramte F. med stb.s side af stævnen en nybygning, der lå ved kajen, midtskibs. Ved kollisionen sprængtes stb.s ankerklyds, og det opstående på bakken samt de øverste range beskadiges.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at styremaskinen svigtede.

141. Stf. **Frederikshavn** af Odense, 11 B. R. T.

Grundstødt d. 24^{1/10} 48 ved Samsø.

Strandingsindberetning dat. 16^{1/11} 48. Søforhør i Bogense d. 7^{1/1} 49.

Da F. på grund af storm lå opankret for begge ankre i Stavns fjord N. for Hjortholm, drev fartøjet på grund.

Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

142. M/Fg. **Freja** af Korsør, 1429 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Århus til Kolby Kås med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. 14^{1/11} 48 ved Samsøs V.-kyst.

Søforhør i Århus d. 22^{1/11} 48.

Kl. 14²³ passerede F. under en svag SV.-lig brise den røde 2-kost på 55°49'4 N.brd. 10°29'9 Ø.lgd. tæt om stb., hvorefter der styredes S.t.Ø. Strømmen var let N.-gående. Kort efter blev det tæt tåge. Da der var udløbet ca. 1,5 sm. fra den røde 2-kost beregnet efter omdrejningstillene, ændredes kursen til SØ. Kl. 14³⁴, da der var udløbet yderligere 0,8 sm. og ekkoloddet viste 10 m vanddybde, blev motorerne, der gik

fuld kraft frem, stoppet. Kl. 14³⁷ sås bundgarnspæle forude lidt om bb. Motorerne beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog F. grunden 500—600 m S. for Kolby Kås havn og blev stående. D. 16/11 kl. 11⁵² kom F. flot ved hjælp af bjergningsdampere tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at tågesignalet i Kolby Kås var ude af funktion.

143. M/Gl. **Frem** af Nykøbing M., 100 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg.

a) Eksplosion om bord d. 8/3 48 i Skive havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. 17/3 48.

Kl. 19⁴⁵, da F. lå fortojet i Skive havn, skulle gaskogeapparatet i kabyssen tændes. Da der mærkedes en svag gaslugt, blev kabysdøren åbnet, hvorefter en tændstik blev tændt; men i det samme indtraf en kraftig eksplosion, hvorved de 3 personer, der opholdt sig i kabyssen, blev stærkt forbrændte, og kabyssen blev stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til eksplosionen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Løgstør til Skive med stykgods.

Grundstødt d. 23/12 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 29/12 48. Søforhør i Nykøbing M. d. 8/2 49.

Kl. 18⁰⁰ passerede F. Løgstør l.-td. Herfra styredes S^{3/8}V. Kl. 18³⁷. da F. efter bestikket skulle være ved den røde l-kost på Rønbjerg Hage, stoppedes motoren; men da kosten ikke kom i sigte, fortsattes på kurs S^{1/4} Ø. med motoren gående lidt over halv kraft frem. Da distancen til Livø Tap var udløbet, blev skruen atter slået fra, og der lystes med projektøren efter den hvide 2-kost; men inden den kom i sigte, tog F. grunden ca. 50 m V. for kosten og blev stående. D. 24/12 kl. ca. 12⁴⁵ kom F. flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes ukendskab til kompassets deviation:

144. M/S **Fremtiden** af Frederikshavn, 172 B. R.T. Bygget af eg og bøg. På rejse fra Kolberg til Gedser med kul.

Grundstødt d. 27/11 48 ved Falsters S.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 2/12 48.

Kl. 11⁰⁰, da F. i tåget vejr lå opankret på 7 m vand, pejledes Rødsand rende i mv. ØNØ. Kl. 14³⁰ lettede F., hvorefter der med langsom fart og under lodning og afgivelse af tågesignaler styredes mod renden. Kl. 15⁴⁵ loddedes 5 m, hvorfor motoren straks blev kastet fuld kraft bak. Umiddelbart efter tog F. grunden på 3,2 m vand. Den 29/11 kl. 20⁰⁵ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.

145. M/S **Freyapaket** af Ærøskøbing, 69 B. R. T. Bygget 1902 af eg og bøg. På rejse fra København til Fåborg med stykgods.

Grundstødt d. 19/2 48 i Bøgestrømmen.

Søforklaring i Ærøskøbing d. 20/3 48.

Kl. 15⁰⁰, da F. under en NØ.-lig kuling med stærk V.-gående strøm befandt sig ved den røde 2-kost ved Stevns Nakke, blev det sneykt, hvorfor der ankredes. Kl. 15³⁵ klarede det op, hvorfor F. lettede og satte kursen mod de fire koste. Kl. 15⁴⁴ blev det atter sneykt. Motoren stoppedes, men skibet tog grunden med forenden, Under forsøg på at komme flot, tog F. også grunden med agterenden og blev stående ca. 3 fv. V. for den røde l-kost. Den 9/3 kom F. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med vejrforholdene.

146. 3^m M/Sk. **Frida** af Marstal, 308 B. R.T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Kotka til Honfleur med træ.

Sprunget læk d. 9/10 48 i Østersøen, søgt nødhavn.

Rapport tra statens skibstilsyn dat. 13/10 48. Søforklaring i Honfleur d. 4/11 48; søforhør i Marstal d. 22/2 49.

Da F., der under en frisk NV.-lig kuling med både hagl- og regnbyger arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dækslasten, befandt sig N. for Gotland, opdagedes det, at skibet var læk. Da der trods stadig lænsning kl. 21⁰⁰ var 32 tommer vand i lasten, besluttedes det at kaste noget af dækslasten over bord. D. 10/10 kl. 7⁰⁰, da ca. 25 standards af dækslasten var kastet over bord, kunne skibet holdes på pumperne. Skruen kobledes til, Og der styredes SV. under en frisk NNV.-lig brise. D. 12/12 kl. 19⁰⁰ ankom F. til Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet, der var ret hårdt lastet, har arbejdet sig læk i søen.

b) På rejse fra Stettin til Fredericia med kul.

Grundstødt d. 27/11 48 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/11 48. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 3/12 48.

Kl. 9⁰⁰, da F. i tæt tåge med stille vejr antoges at befinde sig omtrent ud for Strib, skimtedes under en lysning i tågen Røjte Klint. Da tågen straks blev tæt igen, blev kursen sat ud fra land, skruen blev slået fra, og der blev taget gentagne lodskud, der gav ca. 4 fv. vand. Skibet blev derefter opankret; men efter at ankret var faldet, tog forskibet grunden, og F. blev stående. Kl. ca. 19³⁰ kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

147. S/S **Frida** af Norrköping, 788 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Malmø til Danzig i ballast.

Grundstødt d. 8/3 48 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/3$ 48.

Kl. 21³⁰ grundstødte F. under en jævn VSV.-lig brise i tæt tåge 1,5 km N. for Vang havn. Besætningen, 15 mand, blev bjergret med redningsstol. D. $14/3$ kl. 17⁰⁰ kom F. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

148. S/S **Friendship** af Esbjerg, 1305 B. R. T. Bygget 1933 af stål.

Brand om bord d. $3/7$ 48 i Tilbury.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $6/7$ 48.

Kl. ca. 18³⁰, da F. lå fortojet i Tilbury, udbrød der brand på agterste fyrplads. Oliepumpen stoppedes, og samtidig med at brandvæsenet fra land tilkaldtes, påbegyndtes slukning med skibets brandslukningsmidler. Kl. 19³⁰, efter at nogle mand af maskinbesætningen havde fået ilden under kontrol ved hjælp af skumslukkere, var branden slukket. Ved branden opstod der skade på den elektriske installation.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes antændelse af oliedampe fra de under brænderne anbragte spildebakker, der ikke har været holdt rene og fri for olie.

149. S/S **Frigga** af Ålborg, 1095 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Århus til London.

Grundstødt d. $11/4$ 48 i Kieler bugt.

Søforklaring og søforhør i København d. $29/4$ 48.

Kl. 10³⁵ passerede F. under en svag N.-lig brise med tåget vejr Kiel fskb. og fik lods om bord. Der styredes med en fart af ca. 5 knob rv. 223°. Kl. 10⁵⁵ ændredes kursen til 213° og kl. 11¹⁰ til 203°. Kl. 11³¹ lodedes 7—8 fv. Kl. 11³² tog F. grunden og blev stående. Kl. 19⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med strømforholdene.

150. M/Gl. **Frihed** af Hadsund, 65 B. R. T. Bygget 1905 af eg. På rejse fra København til Assens med majs.

Grundstødt d. $22/4$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Assens d. $27/4$ 48.

D. $24/4$ kl. 21³⁰ passerede F. under en svag Ø.-lig brise Gilleleje, hvorefter der styredes V. $1/2$ S., indtil Spodsbjerg fyr viste grønt lys. Derefter ændredes kursen til V.t.N. $1/2$ N. D. $22/4$ kl. 1⁰⁰ gik føreren under dæk efter at have overgivet roret til kokken med ordre om at varsko, når fyr kom i sigte. Noget senere kom fyret på Sjællands rev i sigte, uden at føreren blev varskoet, og kl. 3⁰⁰ tog F. grunden på Sjællands rev og blev stående. Kl. 6⁰⁰ kom F. flot, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke blev varskoet, da fyret på Sjællands rev kom i sigte.

151. M/Fg. **Fyn** af Korsør, 2941 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

a) På rejse fra Korsør til Nyborg med Passagerer og stykgods.

Kollideret d. $28/1$ 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $5/2$ 48, forundersøgelse i Korsør d. $2/10$ og $21/10$ 48.

Kl. 9¹¹ afsejlede K. under en svag SØ.-lig brise med let N.-gående strøm fra Korsør. Da det var tæt tåge, sattes skibets radaranlæg i funktion, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Farten var 11 knob. Efter svajning uden tor Korsør havn styredes SV.t.V. $1/2$ V. Da et punkt, der antoges for at være Bøje 3 i rute 28 b. sås på katodoskopets skærm tæt om stb., ændredes kursen til SV.t.V. $3/4$ V., hvorefter punktet havdes om bb. Ca. 3 minutter efter svajningen sås på skærmen om bb. et modgående skib, der antoges for at være en færge i en afstand, der ansloges til ca. 4000 m, tæt S. for bøje 8. Da pejlingen ikke forandrede sig, ændredes kursen kl. ca. 9²⁶ til V.t.N., og kort efter hørtes tågesignal fra det andet skib ca. 3 str. om bb. Noget senere, da afstanden til det modgående skib, der hurtigt nærmede sig, antoges at være ca. 1000 m., blev motorerne stoppet og ca. 1 minut efter, da det andet skib, der viste sig at være M/Fg. »Sjælland«, kom til syne forude om bb. i en afstand af ca. 100 m styrende en kurs, der skar F.s kurs under en vinkel på ca. 45°, blev motorerne beordret forceret fuld kraft samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner med sirenen. Umiddelbart efter, kl. 9³², ramte F. med stævnen S.s st.s side, hvorved bovporten krølledes sammen, og der opstod et hul i stævnen på ca. 1 m højde. Da en undersøgelse viste, at F. var tæt, fortsattes rejsen

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 9¹⁷ under en svag SØ.-lig brise med let N.-gående strøm i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal passerede S. om bøje 4 i rute 28 b, ændredes kursen til NØ.t.Ø. $3/4$ Ø. Skibets radaranlæg var i funktion, og farten var 10 knob. Kort efter at S. havde passeret bøje 4, sås på katodoskopets skærm et skib, der antoges at være en modgående færge, ca. $3/4$ str. om stb. styrende en kurs, der var parallel med S.s kurs. Lidt om bb. sås Bøje 3 i rute 28 b. Afstanden til det modgående skib målt på skærmen til 5—6 sm. Kl. 9²⁸, da afstanden til det andet skib målt til ca. 1 sm., sås dette ændre kurs til stb., hvorefter der blev slået klar på maskin-telegraf. Kl. 9³⁰, kort efter at S. havde passeret tæt S. om bøje 3, hørtes 1 lang tone ca. 4 str. om stb., og straks efter sås M/Fg. »Fyn«, der styrede en VNV.-lig kurs, i en afstand af ca. 50 m. Motorerne blev straks beordret »fuld kraft bak« og roret lagt stb.; men umiddelbart efter, kl. 9³², skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led S. en del ovenbords skade. Kl. 9³⁴ fortsattes rejsen til Korsør.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at begge færger gik med for stor fart og undlod at stoppe motoren, da der hørtes tågesignal.

b) På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og jernbanevogne.

Rørt Grunden den $21/10$ 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør den ²⁵/₁₀ 48.

Kl. 3³¹ passerede F., hvis dybgående var ca. 4¹/₂ m, under en frisk V.-lig brise med S.-gående strøm lystønden på 55°16'4" N. brd. 10°50'9" Ø.lgd. i en afstand af 70—75 m om bb., hvorefter kursen beordredes ændret til Ø.³/₄ N. Farten var ca. 13 knob. Kl. 3³⁹ mærkedes et stød og en skurren i skibet samtidig med, at F. drejede noget stb. over. Motorerne stoppedes straks, og en undersøgelse viste, at F. var blevet læk i tunnellen, hvorfor de vandtætte døre lukkedes. Kl. 3⁵⁶ blev bb.s motor beordret langsomt frem, og roret lagt bb. Da skibet, som nu lå SSØ. an, ikke drejede, blev motoren beordret langsomt bak, og kort efter blev også stb.s motor beordret langsomt bak og forroret lagt stb. Kl. 4⁰² blev motorerne beordret langsomt frem, hvorefter F. langsomt drejede til ca. N.t.Ø. F. sank stadig dybere med agterskibet, uanset at alle pumper var sat igang. Kl. 4¹⁸, umiddelbart efter at F. var passeret fra den grønne ind i den hvide vinkel i Knudshoved fyr, mærkedes et lettere stød i skibet. Motorerne stoppedes straks. Kl. 4²⁰ beordredes motorerne langsomt frem, kl. 4²³ halv kraft frem og kl. 4²⁸ fuld kraft frem med kurs mod Nyborg, hvortil F. ankom kl. 4⁵⁴. Ved en doksætning d. ²⁸/₁₀ fandtes en ca. 20 m lang revne i skibsbunden agter samt. Fastklemte i revnen, en rund sten ca. 40 mm i tværsnit. Ved en afsøgning af havbunden på Vresen Puller d. ²⁷/₁₀ fandtes på ca. 4,1 m vanddybde et 10—12 m bredt spor efter et jernskib, der havde passeret i retning fra ca. NV. til SØ., hvorved stenene dels var vendt eller knust, dels skrabet med rust- eller mønjestriber.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden ikke styrede den af den vagthavende styrmand opgivne kurs.

152. M/Gl. **Galathea** af Korsør, 42 B. R. T. Bygget 1881 af eg og bøg. På rejse fra Mariager fjord til Bandholm med cement.

Grundstødt d. ²³/₃ 48 i Mariager fjord.

Søforklaring i Maribo d. ¹/₄ 48.

Kl. ca. 18⁰⁰ passerede G. Hadsundbroen. Kl. ca. 19⁰⁰ mærkedes det, at skibet tog grunden, hvorved G. mistede styret og fortsatte længere ud på grunden og blev stående. D. ²⁴/₃ kl. ca. 12⁰⁰ kom G. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev G. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes farvandets beskaffenhed i forbindelse med tusemørket.

153. Ff. **Garm** af Risø, 31 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. ⁴/₃ 48 ved Jylland V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁵/₃ 48.

Kl. 23³⁰ strandede G. under en SSV.-lig brise med tåge og hård Ø.-gående strøm ca. 1¹/₂ sm. S. for Lønstrup. D. ⁵/₃ kl. 8⁰⁰ gik besætningen — 5 mand — i jollen og roede i land. Skibet er senere blevet vrag.

Anm. Årsagen til Grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.

154. Ff. **Gefion** af Grenå, 19 B. R. T.

Brand ombord d. ¹⁴/₁ 48 i Grenå havn

Politirapport dat. ¹⁴/₁ 48.

Kl. ca. 23⁴⁰ bemærkedes røg fra lukafet om bord i G. Da lugen åbnedes, slog en tæt røg op, og umiddelbart efter begyndte det at brænde. Brandvæsenet tilkaldtes, men det lykkedes at bekæmpe ilden ved at kaste vand ned gennem skylightet, forinden brandvæsenets ankomst.

Anm. Ministeriet må antage, at brandens opståen skyldes, at isolationspladerne omkring kakkelovnen var anbragt for tæt på træværket i lukafet.

155. M/Gl. **Gerd** af Grenå, 138 B. R. T. Bygget 1913/41 af stål. På rejse fra Århus til København med tomme tønder.

Grundstødt d. ⁹/₃ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹¹/₃ 48. Søforhør i København d. ¹⁸/₃ 48.

D. ⁸/₃ kl. 19¹⁵ passerede G. under en frisk VNV.-lig brise med tæt tåge fyrskibet Kattegat SV. tæt om bb., hvorefter kursen ændredes til Ø.¹/₂ N., idet der regnedes med ¹/₄ str. afdrift. Farten var 6,5 knob. Kl. 22³⁰, da G. efter bestikket befandt sig 2 sm. Ø. for lystønden på 56°09'0" N. brd. 11°45'0" Ø.lgd., blev kursen ændret til Ø., idet der regnedes med ¹/₄ str. afdrift. D. ⁹/₃ kl. 0³⁰ gav et lodskud 20 m. og kl. 0⁴⁰ loddedes 18 m. Kl. 0⁵⁰, da G. efter bestikket befandt sig Ø. for den røde 2-kost på Ostindiefarergrund, loddedes 14 m. og kursen ændredes til S.Ø.t.Ø. Kl. 1⁰⁰ loddedes 12 m og kl. 1¹⁰ 10 m. Kl. ca. 1¹⁵ loddedes 2 m, hvorfor motoren blev kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter grundstødte G. ud for Raageleje by ca. 50 m fra land og blev stående. Natten mellem d. ¹⁷/₃ og ¹⁸/₃ kom G.flot ved fremmed hjælp, efter at ladningen var blevet losset.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren undlod at berigtige bestikket, da skibet efter bestikket antoges at befinde sig ved Ostindiefarergrund.

156. Ff. **Gerda** af Hals, 10 B. R. T. På rejse fra Thyborøn til Hals.

Grundstødt d. ²¹/₁₀ 48 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. ²³/₁₀ 48.

Kl. ca. 0⁴⁵, efter at G. var kommet ind i Livø bredning, blev det regntykt, og Fur fyr tabtes af syne. Det blæste en frisk SV.-lig kuling med NØ.-gående strøm. Der styredes ca. NØ. og loddet, der holdtes gående, viste mellem 3¹/₂ og 4 fv. vand. Kort tid efter tog G. grunden på Blinde-Røn og blev stående. Ved grundstødningen blev G. læk. Fartøjet, der drev af grunden og sank ca. 200 m SØ. for Blinde-Røn i 3,5 m vand, er senere blevet bjerget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

157. M/Gl. **Gitta** af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Tørnet vrage d. $\frac{3}{8}$ 48 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{6}{8}$ 48. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{20}{11}$ 48.

D. $\frac{2}{8}$ kl. ca. 23⁰⁰ kom lystønden på 55°34'2 N.br. 7°47'7 Ø.lgd. i sigte, og kursen ændredes til NNV. kl. 2³⁰ mærkedes et stød i skibet, der havdet ørnet et vrage, og skruen blev straks slået fra. Da G. stod langt inde på vrage, blev motoren sat på fuld kraft frem. G. huggede endnu nogle gange, men kom derefter klar af vrage, hvorefter der ankredes. En undersøgelse viste, at skruen var sat ud af funktion, og G. sejlede derfor for sejl alene til Dybet, hvorfra skibet blev bugseret til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes skødesløs navigering.

158. M/Gl. **Glimt** af Egersund, 38 B. R. T, Bygget 1859 af eg og fyr.

Brand om bord d. $\frac{10}{12}$ 48 i Mejls vig.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{16}{12}$ og $\frac{31}{12}$ 48. Søforhør i Sønderborg d. $\frac{25}{2}$ 49.

Kl. ca. 16⁰⁰ blev der fyret på ovnen i kahytten agter om bord i G., der lå fortøjet ved en bro ud for Mejlsgård, hvorefter besætningen forlod skibet. Kl. ca. 20⁰⁵ opdagedes det, at det brændte om bord. Brandvæsenet tilkaldtes, og branden, der var opstået i G.s agterskib, slukkedes hurtigt. Ved branden ødelagdes styrehuset og kabyssen, og kahyt og det tilgrænsende motorrum blev stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

159. M/S **Glittertind** af Åbo, 429 B. R. T. Bygget 1920 af træ. På rejse fra Nyborg til Gdynia i ballast.

Grundstødt d. $\frac{17}{7}$ 48 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{7}$ 48. Søforklaring i Vordingborg d. $\frac{20}{7}$ 48.

Kl. 0⁰⁰ pejledes Vejrø fyr i misv. S. $\frac{1}{2}$ V., afst. 2,5 sm., og kursen ændredes til misv. ØSØ. Kl. 1³⁵ mærkedes to svage stød i skibet, og motoren stoppedes straks. Kort efter startedes motoren igen, men det viste sig da, at G. var drevet ind på grunden ved Knudshoved rev og stod fast. D. $\frac{19}{7}$ kl. 0¹⁰ kom G. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af Stuby luftfyr og Ore fyr.

160. M/S **Gothland** af Leith.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{14}{9}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{14}{9}$ 48.

Kl. 9¹⁰, da en længe jernstænger under udlosning var i højde med lugekarmen, knækkede et led i kæden, der var slået om stængerne, hvorved disse faldt ned i lastrummet, hvor nogle af stængerne ramte en arbejder. Den tilskadede kom i en ambulance bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes et defekt kædeled.

161. Ff. **Gratia** af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1944.

Kollideret d. $\frac{28}{1}$ 48 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{26}{2}$ 48.

Kl. ca. 17¹⁵, da G., der var for indgående i Skagen havn, befandt sig i østre Inderhavns bassin, blev roret lagt bb. hvorefter der styredes mod Auktionskajen. Omtrent samtidig sås forude et andet fartøj, der antoges at ligge fortøjet ved Auktionskajen. Umiddelbart efter tømmede G. med stævnen mod bb.s forskib af det andet fartøj, der viste sig at være Ef. »Lisa G« af Skagen, der kort forinden var afsejlet fra Auktionskajen. Ved kollisionen blev palstøtten forskubbet.

Af den af L.G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj afsejlede fra Auktionshallen kl. ca. 16¹⁵ og omtrent samtidig sås G. for indgående i østre Inderhavsbassin. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev L.G.s skandæk knust.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at L.G. ikke førte de i søvejsreglerne foreskrevne skibsslys.

162. M/S **Grenen** af København, 331 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Gravelines til Fowey.

Sprunget læk d. $\frac{14}{12}$ 48 i Kanalen.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $\frac{11}{1}$ 49.

Kl. ca. 10⁰⁰, da G. under en SV.-lig storm med svær sø befandt sig mellem Graveline og Dover, viste det sig, at skibet var læk i forpeaken.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

163. M/Gl. **Grethe** af Århus, 53 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Augustenborg til Århus i ballast.

En mand slået over bord og druknet d. $\frac{9}{11}$ 48 i Kattegat.

Søforhør i Århus d. $\frac{12}{11}$ 48.

Kl. ca. 18⁰⁰, da G. Under en S.-lig kuling med høj sø befandt sig 2—3 sm. S.Ø. for Dyngby hage på kursen N., gik føreren, sætteskipper Preben Christian Rasmussen af Århus, fra styrehuset og ud på dækket for at slække af på storskødet. Da han kort efter savnedes, foretog bedstemanden, der stod til rors, og

som sammen med føreren udgjorde skibets besætning, en eftersøgning om bord, men uden resultat. Skibet blev nu lagt på modsat kurs. Efter ca. $\frac{1}{2}$ times forgæves eftersøgning fortsattes rejsen til Århus

Anm. Ministeriet må antage, at føreren er slået over bord og druknet.

164. M/Gl. **Grethe** af Odense. 33 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra København til Kalø i ballast.

Drejer med ankeret; grundstødt d. $\frac{27}{5}$ 48 i Smålandsfarvandet.

Søforhør i Odense d. $\frac{5}{8}$ 48.

Kl. ca. 13⁰⁰ opankredes G. under en frisk VSV.-lig brise i Raagø sund. Kl. 16⁵⁰ opdagedes det, at skibet var i drift for ankeret og lå ca. 50 m fra land. Inden motoren kunne startes, tog G. grunden og blev stående. Kl. 20³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

165. S/S **Grønland** af København, 7180 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

a) Kollideret d. $\frac{16}{3}$ 48 på Narvik Red.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{16}{4}$ 48.

Kl. 19⁰⁰, da G. med tændte ankerlanterner lå opankret for stb.s anker på Narvik red, blæste det op med omløbende vinde, så G. svajede hele kompasset rundt. Kl. 19¹⁰ blæste det op til hård SØ.-lig kuling, og Kl. 19³⁰ sprang vinden om i S. Kl. 19⁴⁰ gjordes maskinen klar. G. begyndte at drive, og der blev stukket ud på kæden, ligesom bb.s anker blev stukket i bund. Kl. 19⁴¹ beordredes maskinen langsomt frem, og der blev stukket ud på begge kæder. Kl. 19⁴² stoppedes maskinen. Det forsøgte forgæves at tilkalde lods og slæbebåd. G. drev hen langs bb.s side af M/S »Karnæs« af Stockholm, der ligeledes lå opankret. Kæderne blev stukket ud på tamp. Under bygerne svajede G. til begge sider, og herunder tørnede G.s stb.s bov mod K.s bb.s side. Kl. 22³⁵ sås om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S »Nuolja« af Stockholm, og som styrede tværs på G. Kl. 22⁴⁰ beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagt hårdt bb.; men kort efter — kl. 22⁴¹ — tørnede N. med stævnen imod G. udfor agterkant af 5-lugen. Kl. 23⁰⁸ sprang vinden til SØ. og derefter til N., og G. svajede med agterskibet over mod K. Der blev hevet ind på begge kæder, og maskinen beordredes langsomt frem med roret hårdt stb.; men kort efter tørnede G.s stb.s låring mod K.s bb.s låring. Da vinden noget senere flovede af, kom G. til kaj.

Anm. Søforklaring fra K. og N. foreligger ikke.

b) På rejse fra Luleå til Emden med jernmalm.

Kollideret d. $\frac{29}{9}$ 48 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{8}{10}$ 48.

Kl. ca. 20²⁵, da G., der havde lods og kanalstyrer om bord, ankom til Rade vigeplads, vist gennem-sejlingssignal for vestgående trafik. Samtidig sås forude et modgående skib. S/S »Jens Toft« at København, ligge stille i den nordlige side af kanalen med stævnen skråt ud i løbet. Kl. 20²⁶ hørtes 1 kort tone fra J.T.s dampfløjte, hvilket af G. besvaredes med 2 korte toner, samtidig med at G. drejede bb. over. Afstanden mellem skibene var da ca. 200 m. Umiddelbart efter afgav J.T. atter 1 kort tone og drejede stb. over med fart fremover. G. afgav derefter 2 korte toner. Da en kollision syntes uundgåelig, blev G.s maskine kl. 20²⁷ kastet fuld kraft bak; men kl. 20²⁸ tørnede G. med stævnen imod J.T.s bb.s bov. Ved kollisionen blev begge skibe en del beskadiget.

Af den af J.T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at J.T., der havde lods og kanalstyrer om bord, kl. 20¹⁵ stoppede op i den nordlige side af vigepladsen for at afvente G.s passage. Kl. 20²⁰ blev maskinen beordret halv kraft frem og kl. 20²¹ fuld kraft bak for at bringe J.T. klar af en bøjle på skibets bb.s side. Kl. 20²⁴ blev maskinen stoppet. J.T. kom derved ud i midten af kanalen. Samtidig sås G. forude lidt om bb. med kurs mod J.T. Kl. 20²⁶ blev maskinen beordret meget langsomt frem, kl. 20²⁹ halv kraft frem, og kl. 20³² fuld kraft frem. Fra G. hørtes nu en tone, som antoges for opmærksomhedssignal. Da G. syntes at dreje bb. over, blev der fra J.T. afgivet 1 kort tone med dampfløjten, hvilket besvaredes med 2 korte toner, hvorefter J.T. atter afgav 1 kort tone, der igen besvaredes med 2 korte toner fra G. Da kollisionen nu syntes uundgåelig, blev J.T.s maskine kastet fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibenes manøvrer gensidigt er blevet misforstået.

166. 3^m M/Sk. **Gunda Wal** af Køge, 238 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra København til Bogense i ballast.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{13}{2}$ 48 i Sundet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{18}{2}$ 48. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{10}{2}$ 49.

Kl. ca. 22³⁵, da G.W. under en svag ØNØ.-lig brise med hård N.-gående strøm var under bugsering af S/S »Protector« af København og befandt sig i nærheden af Lappegrunden fskb., opdagedes det, at G.W. var læk. En motorlænsepunpe blev straks sat i gang. Da det viste sig, at vandet i skibet trods stadig lænsning vedblev at stige, besluttedes det kl. 22⁵⁵ at sejle til Helsingør, hvorfor der ændredes kurs mod Lappegrunden fskb. Da det viste sig umuligt at holde G.W. på pumperne, sattes kursen kl. ca. 23⁰⁰ mod Hellebæk for at sætte G.W. på grund. Kl. 23³⁰ sank G.W. på 22 m vand på 56°04'8 N.brd. 12°34'7 Ø.lgd., efter at de ombordværende var taget om bord i P.s motorbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at G.W. arbejdede sig læk i søen.

167. S/S **Gustav** af Assens, 254 B. R. T. Bygget 1899 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $19/5$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $19/5$ 48.

Kl. ca. 8^{30} , da G. befandt sig i Kronløbet, skulle den vagthavende maskinmester føle over på bæk-excentrikstangen, medens maskinen var i gang. Herunder fik den pågældende en finger i klemme mellem stangen og Kvadrantstroppen, hvorved fingerens yerste led blev knust. Den tilskadede komne blev ført til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende under overfølingen er kommet ud af takt med maskinen.

168. Ff. **Gøteborg** af Skagen, 29 B. R. T Bygget 1893 af eg. På rejse fra Marstrand til Skagen.

Kollideret d. $10/7$ 48 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $12/7$ 48.

Kl. ca. 18^{00} kom Skagens fyr i sigte. Der styredes V.t.S. Kort før lysbøjen på $57^{\circ}44'8$ N. brd., $10^{\circ}41'5$ Ø. lgd. passeredes, sås forude om stb. et modgående fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Inga« af Hönö. Da I. var ca. 2 str. foran for tværs om stb. i ca. 400 fv. afstand, overlod G.s fører roret til bedste-manden og gik under dæk. Lidt senere drejede I. pludselig stb. over mod G. G. drejede bb. over for at undgå kollision, men I. drejede nu også til bb., og kl. ca. 20^{05} tørnede I. med bb.s bov mod G.s stb.s side midtskibs. Ved kollisionen gik G.s motor i stå, hvorfor G. blev bugseret til Skagen af I.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at G. sås ret forude. Da G. og I. var klods op ad hinanden, stoppedes I.s motor, og roret blev lagt hårdt stb. G. syntes imidlertid at bibeholde kurs og fart, og tørnede umiddelbart efter mod I. som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

169. M/B **Haabet** af Køge, 3 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Vålsevig til Køge.

Forlist d. $2/2$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. $13/10$ og $18/10$ 48.

Om aftenen, da H., der var under bugsering af stf. »Skjold« af Masnedsund, under en frisk SØ-lig kuling befandt sig 5—6 sm. Ø. for Stevns fyr, forsøgtes det at etablere slæbeforbindelse med wire, efter at slæbetrossen adskillige gange var sprængt. Da wiren var gjort fast, og S. gik frem, opdagedes det, at wiren havde fået hold i en undersøisk genstand. Det forsøgtes af få wiren fri, men uden resultat, hvorefter der ankredes. Kl. ca. 23^{00} sås det fra S., at H. sank.

Anm. Ministeriet må antage, at H. er blevet slået læk ved at tørne mod en undersøisk genstand.

170. M/S **Hafnia** af Århus, 95 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Æbeltoft til København med stykgods.

Grundstødt d. $19/11$ 48 ved Hesselø.

Søforhør i København d. $22/11$ 48.

Kl. 19^{10} havde H. Sjællands rev tværs om stb. Der styredes Ø. $1/2$ N. fra fyrskibet Kattegat SV. mod lys- og fløjtetønden på $56^{\circ}09'0$ N. brd., $11^{\circ}45'0$ Ø. lgd. Det blæste en jævn S.-lig brise, og vejret var klart. Kl. 21^{30} grundstødte skibet i tæt tåge på Hesselø SØ.-rev og blev stående. Kl. 22^{20} kom H.flot ved egen hjælp efter at ca. 4 tons af dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tage i forbindelse med den omstændighed, at bedstemanden undlod at varsko føreren, da det blev tåge.

171. M/S **Hammershus** af Rønne, 1741 B. R. T. Bygget **1936** af stål. På rejse fra København til Rønne med passagerer og stykgods.

Kollideret d. $8/3$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $12/3$ 48.

Kl. 23^{40} passerede H. under en frisk V.-lig brise Iystønden på $55^{\circ}39'5$ N. brd., $12^{\circ}41'3$ Ø. lgd. tæt om bb. Vejret var let diset. Kl. 23^{42} sås ca. $1/2$ str. om bb. en svagt lysende lanterne, der antoges for agter-lanternen på et medgående skib. Da der syntes fare for at overhale det andet skib ved lb. 18, blev motoren, der gik fuld kraft frem, kl. 23^{44} stoppet. Kl. 23^{46} sås forude tæt om bb. skroget af et skib, som senere viste sig at være S/S »Themis« af Hammerhavnen, der lå til ankers. Roret lagdes straks hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med luftfløjten, og motoren beordredes langsomt frem og umiddelbart efter fuld kraft frem. Samtidig sås en svagt lysende ankerlanterne om bord i T. Da H. havde drejet ca. 4 str., blev roret lagt hårdt bb.; men umiddelbart efter tørnede H. med bb.s låring imod T.s bb.s bov, hvorved begge skibe fik en del ovenbords skade.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at T. kl. 18^{55} i usigtbart vejr opankredes i 8 m vand N. for Nordre Røse. Forskriftsmæssig ankerlanterne blev sat. Kl. 20^{00} slog Ndr. Røse fyr igennem i misv. S. $1/2$ V., Visende 2 blink. Kl. 21^{00} konstateredes det, at T. var i drift. Der blev stukket på anket, til 45 fv. var i vandet, hvorefter ankeret fik hold; Ndr. Røse pejledes nu i misv. SSV. visende rød 1 fmk. Kl. 23^{30} gjordes klar til at lette; men da lanternerne fra H. var i sigte, blev det besluttet at vente, til dette skib var passeret. Kl. 23^{45} blev T. påsejlet af H. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i H. for sent fik øje på T.s ankerlanterne.

172. M/Sk. **Hammfjord** af Göteborg, 117 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Kalmar til Løgstør med træ.

Grundstødt d. $\frac{2}{12}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{12}$ 48.

Kl. 10¹⁵ grundstødte H. under en jævn V.-lig brise med N.gående strøm på Kalkgrunden. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

173. M/Jt. **Hans** af København, 15 B. R. T. Bygget af eg.

Påsejlet d. $\frac{17}{4}$ 48 i Odden havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing S. d. $\frac{5}{5}$ 48.

Kl. ca. 20⁰⁰, medens H. lå fortøjet ved kajen i Odden havn, blev fartøjet påsejlet af M/Jt. »Marie« af Kerteminde, der tørnede imod H.s stævn. Det viste sig senere, at H. var blevet læk.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da M. kl. 19⁴⁵ under en jævn ØSØ.-lig brise var ankommet til Odden havn, blev motoren kastet bak, hvorved skibets forende slog bb. over. Da farten var taget af M., drev vinden skibet ind mod kajen. Herunder tørnede M. med forenden af skibet mod H.s stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

174. Ff. **Hans** af København, 9 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Sundet.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{15}{1}$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $\frac{26}{1}$ 48.

Kl. ca. 22⁰⁰, da H. lå til ankers ud for Saltviken, hørtes is skurre langs siden af fartøjet. Motoren sattes i gang, og ankret lettedes, og det forsøgtes at sejle fri af isen, men kort efter opdagedes det, at fartøjet var blevet læk. Det forsøgtes at holde fartøjet læns med pumpen; men da vandet stadig steg, gik besætningen — 2 mand — i jollen, og roede bort fra H., der kort efter sank ca. 1 sm. fra land S. for Barsebäck på ca. 15 m vand. D. $\frac{16}{1}$ kl. ca. 2⁰⁰ blev besætningen optaget af et svensk skib og landsat i Helsingsborg.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet er blevet skåret læk af isen.

175. S/S **Hans** af København, 277 B. R. T. Bygget 1918 at stål.

a) Havareret d. $\frac{18}{8}$ 48 i Helsingør.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $\frac{20}{8}$ 48.

Kl. ca. 18⁰⁰ skulle H. for egen kraft forhale fra strækning 11 til strækning 4. Da skibet var vel klar af de to Duck d'Alber, der markerer ophalerbeddingen, drejedes V. over, og maskinen sattes på frem. Kort efter ramte skruen en undervandshindring, hvorved 2 skruerblade brakkede af.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det oven for anførte.

b) På rejse fra Rønne til Fåborg med skærver.

Kollideret d. $\frac{1}{9}$ 48 i Smålandsfarvandet: 2 omkomne.

Søforhør i Vordingborg d. $\frac{1}{9}$ og $\frac{24}{9}$ 48. Søforklaring og søforhør i Fåborg d. $\frac{2}{9}$ 48.

Kl. ca. 7⁰⁰, da H. under en let S.-lig brise med hård V.-gående strøm var ved at anduve det N.-lige gennemsejlingsfag i Storstrømsbroen, sås forude om stb. et skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Inge« af Fejø, sejlede i samme retning. Kl. ca. 7⁰⁵, da H. befandt sig ca. 50 m Ø. for broåbningen, drejede I. pludselig til bb. foran H. H.s maskine blev straks beordret fuld kraft bak; men kort efter tørnede H. med stævnen imod I.s bb.s side lidt agten for midtskibs. Ved kollisionen blev I. drejet rundt, således at I. kom til at ligge med stævnen Ø. efter langs H.s bb.s side. og samtidig krængede I. voldsomt over til stb.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da I., der var på rejse fra Faxe Ladeplads til Saxkøbing, var ved at anduve det N.-lige gennemsejlingsfag, sås H. nærme sig agten om bb. på en kurs, der skar I.s kurs. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved den af kollisionen fremkaldte krængning faldt eller sprang 3 mand af I.s besætning over bord. Det lykkedes tililende fartøjer at redde een mand, medens 2 mand omkom.

Anm. De omkomne var: I.s fører Harry Louis Iversen og Bent Ranø Wiinik.

c) På rejse fra Skive til København med brunkul.

Sprunget læk d. $\frac{30}{10}$ 48 i Limfjorden, søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $\frac{8}{11}$ 48.

Kl. 6⁴⁵ afsejlede H. fra Skive. Kl. 7⁴⁵ opdagedes det, at der stod vand over dørkpladen i maskinrummet. Der lænsedes med ballastpumpen, men vandet vedblev at stige. Kl. 7⁵⁵ sejlede H. tilbage til Skive, hvor der fortøjedes kl. 8²⁵. Der blev lænset med pumper fra land, indtil søventilen kunne lukkes. Det viste sig, at skibet nu ikke mere trak vand. Ved at adskille søventilen så man, at ventilkeglen var hoppet ud af sit styr og således ikke kunne lukke.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

176. S/S **Hans** af Odense. 77 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Næstved til Odense i ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{2}$ 48 i Storebælt.

Søforhør i Odense d. $\frac{19}{2}$ 48.

Den $\frac{15}{2}$ kl. 23²⁰, da H. der bugserede en pram, en sandsuger og en slæbebåd, under en SØ.-lig brise med N.-gående strøm og tågebanker passerede bøje nr. 18 i rute 28 om bb., tiltog vind og strøm, hvorfor det besluttedes at gå i læ af landet. Der styredes V., og kort tid efter at Romsø fyr pejlede i mv. S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. og bøje nr. 18 i mv. NØ., observeredes pludselig den grønne vinkel af Røsnæs fyr, der ellers havde været ude af sigte, hvorfor kursen ændredes til SV. for at komme over i samme fyrs røde vinkel. Umiddelbart efter tog H. grunden på Bolsax, hvorfor maskinen blev beordret fuld kraft bak. De bugserede skibe holdt sig klar af grunden, men H. blev stående. Den $\frac{16}{2}$ kl. 7²⁰ kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrf- og strømforholdene.

177. M/Gl. **Hans** af Svendborg, 62 B. R. T. Bygget 1891 af eg og fyr. På rejse fra Sønderborg til København med styksods.

Motorhavari d. $26\frac{1}{2}$ 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $\frac{8}{3}$ 48.

Kl. ca. 9²⁵, da H. i stille vejr befandt sig i Storebælt med kurs mod Omø Sund, blev det tåge, hvorefter skruen kobledes fra. Da skruen kl. ca. 9⁴⁵, kobledes til, mærkedes et stød i skibet. En undersøgelse viste, at mellemakslen var knækket. Kl. ca. 10⁰⁰ ankredes ved Omø. D. $28\frac{1}{2}$ kl. 10⁰⁰ blev H. taget på slæb af et fiskefartøj og indbragt til Korsør.

178. M/Sk. **Hans Albert** af København, 118 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg.

a) På rejse fra Masnedsund til Vejle i ballast.

Grundstødt d. $31\frac{1}{5}$ 48 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $\frac{3}{6}$ 48.

Kl. ca. 23³⁰, da H.A. under en svag V.-lig brise med hård V.-gående strøm for langsom fart på kursen VNV. anduvede Omø tofte for at ankre og befandt sig i Omø fyrs sydligste røde vinkel, loddedes $2\frac{1}{2}$ fv. vand. Kort efter, da H.A. netop var nået ind i fyrets hvide vinkel, blev motoren stoppet, og skibet op-ankret; men før ankre fik hold, tog H.A. grunden og blev stående. D. $\frac{1}{6}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

b) På rejse fra Stettin til Marstal.

Grundstødt d. $27\frac{1}{12}$ 48 ved Fyns S.-kyst.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{6}{1}$ 49.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede H.A. hvis dybgående var 10'10", under en svag SV.-lig brise fra Svendborg. Noget efter at skibet havde passeret Skarø rev røde 1-kost, og da det befandt sig i Bækkehave fyrs klare vinkel. ændredes kursen til misv. V. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 16⁴⁵, da Munke fyr endnu ikke var kommet i sigte, tog skibet gunden på Svelmø Lårgrund og blev stående. D. $31\frac{1}{12}$ kl. ca. 15³⁰ kom H.A. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev skibets køl, ror og skrue beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med, at Munkefyr ikke kom i sigte på grund af tåge over land.

179. M/Gl. **Hans Jørgen** af Haderslev, 97 B. R. T. Bygget 1904 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $27\frac{1}{10}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $27\frac{1}{10}$ 48.

Kl. ca. 14¹⁰, da H.J. lå langs siden af et skib i Nordhavnen og lastede foderkager i sække, og en længe med 14 sække var firet ned i storlugen, der var lastet op til ca. 1 m fra lugens overkant, skulle en mand af besætningen tage stroppen af længen; men i det samme blev der hevet i wiren, der styrede længen under nedfiringen, og længen blev hevet over imod lugekarmen. Herved blev den pågældende klemt mellem lugekarmen og længen og fik lændepartiet beskadiget. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ved en fejltagelse blev hevet i styrewiren.

180. M/Jt. **Hans Olaf** af Aarhus, 118 B. R. T. Bygget 1909 af stal.

Påsejlet d. $\frac{11}{8}$ 48 i Darlowo havn.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. $\frac{18}{8}$ 48.

Kl. ca. 19⁰⁰. da H.O. lå fortøjet langs kaj på anvist plads og lastede kul, blev skibet påsejlet af M/S »Nossan« af Lidköping, der havde været fortøjet agten for H.O. Ved påsejlingen blev H.O.s styrehus knust, ligesom styremaskinen blev forskubbet.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

181. M/S **Harald** af Hobro, 98 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Mariager til Fredericia med cement.

Grundstødt d. $26\frac{1}{2}$ ved Fyns N.-kyst.

Søforhør i Mariager d. $27\frac{1}{4}$ 48.

Kl. 2³⁰, da H. i tåget vejr befandt sig $\frac{1}{2}$ sm. N.t.V. for Issehoved, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 6⁰⁰ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med strømsætning.

182. S/S **Harald** af København, 1988 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Manchester til Liverpool med stykgods.

Kollideret d. $19\frac{1}{12}$ 48 på Mersey.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $30\frac{1}{12}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{3}{2}$ 49.

Kl. 11⁰⁵ afsejlede H., der havde lods om bord, fra Eastham Locks. Det blæste en let Ø.-lig brise med diset vejr; strømmen var indgående. Da H. befandt sig mellem Eastham Locks og Liverpool road. blev skibet indhentet af M/S »Kajtum« af Stockholm, og da skibene befandt sig ud for Brunswick Locks, sås forude en damper, der var assisteret af bugserbåde. Maskinen stoppedes. Fra K., der befandt sig i en afstand af ca. 225 m 4 str. om bb., hørtes 3 toner, hvorefter der straks blev afgivet 3 korte toner, og maskinen blev beordret fuld kraft bak. Kl. 11⁴⁵ blev K., der var drejet tværs i farvandet, ramt af H.s stævn under en vinkel på 90° midtskibs om stb. Ved kollisionen blev stævnen beskadiget og bøjet til stb. i en ret vinkel.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

183. M/Gl. **Hardi** af Marstal, 91 B. R. T. Bygget 1902 af jern.

a) På rejse fra Odensde med gammelt jern.

Grundstødt d. $28\frac{1}{2}$ 48 ved sjællands N.kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat $\frac{1}{3}$ 48. Søforklaring og søforhør i Frederikssund d. $24\frac{1}{8}$ 48.

Kl. 1⁰⁰ passerede H. i tåge Sjællands rev fyr, og kursen sattes mod Isefjorden. Der loddedes jævnlgt. Kl. 7⁰⁰ sås landet V. for Korshage om stb.; et lodskud gav samtidig 10 m vand. Sejladsen forsattes til loddet viste 5 m vand, hvorefter kursen ændredes til gav Ø.t.S., og der fortsattes med langsom fart. Kl. 7³⁵ kobledes motoren fra. for at lodskud kunne tages. Samtidig opdagedes det, at havbunden kunne ses gennem vandet, hvorfor motoren kastedes fuld kraft bak.; men umiddelbart efter tog H. grunden ved Grønne revle. H. bakkede straks af grunden igen. Ved grundstødningen blev H. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

b) På rejse fra Odense til Svendborg med stangjern.

Grundstødt d. $22\frac{1}{12}$ 48 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Frederiksværk d. $11\frac{1}{1}$ 49.

Kl. ca. 15³⁰ afgang H. fra Odense. Efter mørkets frembrud blev lyskasteren brugt til at finde sømærkerne. Kl. ca. 17³⁰, da H. befandt sig ved Flintholm hage og skulle styre efter både 2 og 3, kunne den røde 2-kost ikke ses. Motoren blev stoppet, og skibet blev lagt på kursen NV.t.N. Samtidig blev der givet ordre til at lodde og lade ankret falde. Under opankningen fiskede ankelsokken vaterstaget, og før den kunne klares, tog skibet grunden ved Sønderholm. D. $23\frac{1}{12}$ kom H. flot ved egen hjælp, men måtte bugseres i havn, da skruen var blevet beskadiget under flottagningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørket.

184. M/Gl. **Hasava** af København, 150 B. R. T. Bygget 1917 af stal.

Kollideret d. $27\frac{1}{11}$ 48 i København havn.

Søforhør i København d. $2\frac{1}{12}$ 48.

Se nr. 68.

185. S/S **Havstein** af Sørvåg, 313 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

Grundstødt d. $2\frac{1}{10}$ 48 ved Islands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Sørvag d. $8\frac{1}{10}$ 48.

Kl. ca. 22⁴⁰, da H. under en frisk Ø.-lig brise med mindsket fart og med ekkoloddet i gang, befandt sig ca. $\frac{1}{4}$ sm. fra Havnestødin i Seydisfjord med kurs ud af fjorden, blev maskinen beordret langsomt frem og umiddelbart derefter stoppet. Kort efter, da ekkoloddet viste 35 fv., blev der givet ordre til bb.s ror. Styremaskinen virkede imidlertid ikke, hvorfor maskinen blev beordret fuld kraft bak; men da skibet ikke syntes at bakke, blev der gentagne gange slået fuld kraft bak på maskintelegrafen. Det viste sig, at maskintelegrafen i maskinrummet viste langsomt bak. Kl. ca. 22⁴⁴ blev maskinen sat på fuld kraft bak; men kl. ca. 22⁴⁵ tog H. grunden og blev stående. D. $3\frac{1}{10}$ kl. 12²⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 25 tons salt var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at styremaskinen havarede, og at maskintelegrafen var i uorden.

186. Ff. **Heats** af Rudkøbing, 7 B. R. T.

Kollideret d. $16\frac{1}{11}$ 48 ved Langelands V.-kyst.

Søforklaring i Rudkøbing d. $20\frac{1}{11}$ og $15\frac{1}{12}$ 48.

Kl. ca. 8³⁰, da H. I stille vejr og tæt tåge med stærk N.-gående strøm og motoren gående langsomt frem, passerede den hvide stage med een halmvisk ved sydenden af den gravede rende over Bagergrunden om bb. i en afstand af ca. 2 m, sås en mørk skygge dukke frem, og umiddelbart efter tårnede M/F. »Vemmenæs« af Rudkøbing mod H., der blev stærkt beskadiget. Føreren, der var alene om bord, sprang om bord på V., hvorefter H. drev ind mod land grundstødte ca. 25 m Ø. For sejløbet.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kort efter at dette skib med langsom fart i stille vejr og tæt tåge afgivende forskriftsmæssigt tågesignal havde passeret den S.ligste hvide stage i den gravede rende over Bagergrunden tæt om bb., kom H. pludselig til syne ret forude i kort afstand. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, samtidig med at der med sirenen blev afgivet 3 toner: men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

187. S/S **Hedda Lau** af Esbjerg, 1198 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Preston til Malmø med koks.

Tørnet kaj d. $22\frac{1}{12}$ 48 i Preston.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $7\frac{1}{1}$ 49.

Kl. 1335 afsejlede H. med lods om bord assisteret af en slæbebåd. Da H.L. skulle ind i slusen, beordredes maskinen kl. 13⁴⁸ langsomt bak og umiddelbart efter halv kraft bak. Den vagthavende maskinmester tog: imidlertid fejl af maskinens indstilling, og maskinen fortsatte med at gå frem, hvorfor denne kl. 13⁴⁹ 3 gange efter hinanden beordredes fuld kraft bak, samtidig med at stb.s anker blev stukket i bund; men inden farten kunne tages af skibet, tårnedes slusehjørnets stenkaaj med stb.s bov. Herved kastedes H.L.s bov mod bb., op skibet tårnede mod slæbebåden og med stb.s side midtskibs imod dokhjørnet. Ved kollisionen blev H.L.s stb.s bov læk ca. 2,2 m over vandlinjen, og der opstod flere buler og beskadigelser.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

- 188.** M/S **Heemshuk** af Rotterdam. På rejse fra Sverige til Rotterdam med træ.
Grundstødt d. $^{24}/_{12}$ 48 ved Lollands V.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $^{28}/_{12}$ 48.
Kl. ca. 23³⁰ grundstødte H. i stille, tåget vejr ved Vensholm hage. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.
- 189.** S/S **Heidelberg** af Lübeck, 692 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Frederikssund til Assens.
Grundstødt d. $^{7}/_{12}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.
Søforklaring i Assens d. $^{8}/_{12}$ 48.
Kl. 6²⁰ lettede H. fra en ankerplads ved den N.-lige indsejling til Lillebælt og styrede SV.-på i Strib fyrs hvide vinkel. Det blæste en frisk S.-lig kuling med hård N.-gående strøm. Kl. 6⁴⁶ sås et modgående skibs grønne sidelanterne. Maskinen beordredes langsomt frem, og der drejedes stb. Kl. 6⁵² grundstødte H. ved den røde l-kost på Skanseodde og blev stående. Kl. ca. 13⁰⁰ kom H. flot ved egen hjælp.
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.
- 190.** Tanklgt. **Hejmdal** af København, 353 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Struer til Nyborg i ballast.
Kollideret d. $^{12}/_{5}$ 48 i Kattegat.
Søforklaring i Nyborg d. $^{13}/_{5}$ 48.
Kl. ca. 1⁵⁰ da H., der bugseredes af B/B »Mjølner«, under en svag Ø.-lig brise i klart vejr styrende SSV., befandt sig på ca. 55°54'2 N.brd. 10°58'5 Ø.lgd., sås et N.-gående skib, der senere viste sig at være hollandsk M/S »Kortenaer«, forude om bb. Kort efter at K. havde passeret M., drejede K. bb. over ind mellem M. og H. Fra M. blev der afgivet advarselssignal, men K. tørnede mod slæbewiren, der sprængtes, og derefter imod H.s bb.s side. Skibene kom hurtigt klar af hinanden og fortsatte deres sejlads. Ved kollisionen skete tilsyneladende ingen skade.
Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.
- 191.** 3^m M/Sk. **Helene** af Hamburg, 190 B. R. T. På rejse fra Emden til Stubbekøbing med cinders.
Grundstødt d. $^{2}/_{3}$ 48 ved Falsters N.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $^{5}/_{3}$ 48.
Kl. 8¹⁵ tog H. grunden i tæt tåge ved Havnsø-Næb og blev stående. Strømmen var stærk V.-gående. D. $^{4}/_{3}$ kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.
- 192.** M/GI. **Helene** af Sønderborg, 41 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Søby til Sønderborg med perlesten.
Havareret, sat på grund d. $^{19}/_{9}$ 48 ved Als S.-kyst.
Søforklaring i Sønderborg d. $^{28}/_{10}$ 48.
Kl. 7³⁰ afgik H. under en let VSV.-lig brise fra Søby. Vinden friskede efterhånden op, og kl. 12¹⁵, da H. befandt sig ca. 2 sm. V. for Kegnæs fyr, slog to svære søer ind over skibet, hvorved lugerne blev slået ind, og den langskibs skærstok knækkede. Da skibet tog en del vand ind, sattes det på grund 1 sm. Ø. for Kegnæs fyr. D. $^{21}/_{9}$ kl. 1⁴⁵ kom H. flot ved egen hjælp, efter at ca. halvdelen af ladningen var kastet over bord.
Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
- 193.** M/S **Helgenæs** af Århus. 97 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Grenå i ballast.
Kollideret d. $^{9}/_{11}$ 48 i Grenå havn.
Søforklaring i Grenå d. $^{11}/_{11}$ 48.
Se nr. 18.
- 194.** Stf. **Helgoland** af Odense. 14 B.R.T. Bygget 1906 af træ.
Grundstødt d. $^{15}/_{10}$ 48 ved Samsø Ø.-kyst.
Søforhør i Odense d. $^{1}/_{12}$ 48.
Kl. ca. 17⁰⁰, da H. under en let SØ.-lig brise befandt sig ud for Lilleøre 500—600 m fra land under optagning af sten, tørnede roret imod en sten på havbunden, hvorved roret blev slået af rorløkkerne. Motoren blev straks koblet til for bak for at få skibet ud på dybere vand; men herunder tørnede roret imod skruen, hvorved omstyringen beskadigedes. Ankeret blev stukket i bund, men inden dette fik hold, tog H. grunden og blev stående. D. $^{16}/_{10}$ om morgenen kom H. flot ved egen hjælp, men tørnede umiddelbart efter en sten, hvorved fartøjet blev læk og sank i løbet af 10 min. På ca. 5 fod vand. D. $^{22}/_{10}$ blev H. bjerget af et sten-fiskerfartøj.
Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
- 195.** M/GI **Helle** af Frederikssund, 20 B. R. T. Bygget 1898/1939 af et eg og bøg. På rejse fra Samsø til Hadsund.
Grundstødt d. $^{8}/_{1}$ 48 i Mariager fjord.
Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{7}/_{2}$ 48.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte H. i storm og snetykning i Mariager fjord. D. $11/1$ kl. 16⁰⁰ kom skibet flot. Ved grundstødningen mistedes et anker og 30 m kæde.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

196. S/S **Helsingborg** af København, 645 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra København til Malmø med passagerer.

Kollideret d. $26/2$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $1/3$ 48.

Se nr. 139.

197. M/S **Helvig** af København, 2252 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $13/1$ 48 i New Yorks havn.

Søforklaring i New York d. $17/1$ 48.

Kl. ca. 8³⁰, da H. lå i dok i Todd Shipyard, Hoboken, New Jersey, savnedes en mand af besætningen. Under en eftersøgning, der straks blev foretaget, blev den pågældende fundet bevidstløs på bunden af nr. 4 lastrum. Den tilskadekomne, der tilsyneladende havde åbent kraniebrud, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har været på vej forefter ad mellemdækket og er snublet og faldet ned i underlasten ved 4-lugen, hvor agterste sektion af mellemdækslugerne var af-dækket.

198. Ff. **Henning** af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1915 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nord-søen til Hvide Sande.

Grundstødt d. $3/3$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Ringkøbing d. $23/3$ 48.

D. $2/3$ kl. 20³⁰ afsejlede H. i diset vejr fra en fiskeplads 41 sm. V.t.S. for Hvide Sande. I løbet at rejsen blev det efterhånden tæt tåge. Da ca. 30 sm. var udsejlet, viste et lodskud godt 10 fv. vand, og efter yderligere 3 sm.s sejlad gav et lodskud samme resultat. Et kvarter senere — d. $3/3$ kl. ca. 3⁰⁰ — tog fartøjet grunden ud for Haurvig ca. 150 m fra land og blev stående. Kl. ca. 16³⁰ kom H. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev H. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

199. Ff. **Herkules** af Hals, 15 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. $19/5$ 48 i Nordsøen.

Søforhør i Nørresundby d. $14/6$ 48.

Kl. 0³⁰, da man om bord i H., der befandt sig på en fiskeplads ca. 4 sm. ØNØ. for Hanstholm, var i færd med at gøre klar til et nyt træk, gik fisker Carl Jensen hen agter for at ordne grejerne. Pludselig hørtes råb om hjælp, og den pågældende sås ligge i vandet ca. 3 fv. agten for H. En redningskrans blev kastet ud, og en line blev trukket hen til den overbordfaldne, som imidlertid forsvandt. Stedet eftersøgtes forgæves i ca. et kvarter, uden at den overbordfaldne kom til syne igen.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende har fået overbalance og er styrtet over bord.

200. S/S **Hildegård** af Mariehamn.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $11/11$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $11/11$ 48.

Kl. ca. 11³⁵, da H. lå ved Marmorkajen og lossede kul med kran fra land, snublede en havnearbejder i lastrummet og faldt, så hovedet kom ind under grabben. Den pågældende, der fik hovedet knust, blev dræbt på stedet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

201. S/S **Hjortholm** af København, 1730 B. R. T. Bygget 1944 at stål.

a) På rejse fra Valencia til Antwerpen med frugt.

Tørnet kaj d. $4/2$ 48 i Antwerpen.

Søforklaring i Esbjerg d. $10/2$ 48.

Kl. 3¹⁰ befandt H. sig med lods om bord assisteret af 2 bugserbåde ved indsejlingen til Royers sluse. Vejret var noget usigtbart, og strømmen var udadgående. Da H. var kommet ind imellem molerne, mistede skibet styret og drejede stb. over, uanset at den forreste slæbebåd trak til bb. og den agterste til stb. Maskinen blev først beordret fuld kraft frem med roret liggende hårdt bb. og derefter fuld kraft bak. Kl. 3²⁵ tørnede H. med Stævnen imod den S.-lige mole, hvis træværk blev en del beskadiget. H.s 2. pladerang blev trykket ind på et stykke af 5 spanterum.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømforholdene.

b) På rejse fra København til Antwerpen med stykgods.

Grundstødt d. $9/12$ 48 på Schelde-floden.

Søforklaring i Antwerpen d. $13/12$ 48. Søforhør i København d. $3/2$ 49.

Kl. 1³⁷ passerede H., der havde lods om bord, lysbøjen NV. for Borsete om stb., hvorefter lodsens fejl-agtig beordrede roret lagt bb. Efter at føreren forgæves havde gjort lodsens opmærksom på fejlen, beordrede føreren roret lagt hårdt stb., men kl. 1⁴⁰, da H. var drejet ca. 1 str. til stb., tog skibet grunden i bb. side af løbet ved Hook van Borsete og blev stående. Kl. 5⁰⁰ kom H. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lodsens forkerte rorkommando.

c) Tørnet kaj d. $\frac{9}{12}$ 48 i Antwerpen havn.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{13}{12}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{3}{2}$ 49.

Kl. 12¹⁵, da H. under en stiv SV.-lig kuling assisteret af to slæbebåde var ved at gå langs kajen i Kruisschaus-slusen i Antwerpen, blev skibet af vinden sat hårdt ind mod kajen, hvorved der fremkom en bule i skibssiden om bb.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

202. M/Gl. **Horsia** af Horsens, 100 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Darlowo til Sæby med kul.

Minesprængt og sunket d. $\frac{24}{6}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. $\frac{29}{6}$ 48.

Kl. 0¹⁰ passerede H. lystønden på 56°34'5 N.brd. 10°32'3 Ø.lgd., hvorefter kursen ændredes N-efter mod lystønden på 56°37'2 N.brd. 10°32'1 Ø.lgd. Da Udbyhøj fyr kl. 0³⁰ viste rødt, ændredes kursen mod Ålborg bugt fskb. Efter en halv times sejlads skete en kraftig eksplosion agten for skibet, som derved blev læk. Motoren stoppedes, og båden sættes på vandet. H., der drev østefter for storsejlet, sank dybere og dybere med agterenden og sank kl. 3⁰⁰ helt på 56°41' N.brd. 10°45' Ø.lgd. Båden med skibets besætning — 4 mand — fortojedes ved vraget, hvis master ragede 6—8 m over vandet. Ca. 1 time senere blev besætningen optaget af et andet skib.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

203. M/Gl. **Hou** af Lohals, 91 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

Kollideret d. $\frac{22}{9}$ 48 i Nakskov havn.

Søforklaring i Svendborg d. $\frac{9}{10}$ 48.

Kl. ca. 16⁰⁰ afgik H. under en frisk NV.-lig kuling fra Møllehavnen for at sejle til Toldbodkajen. Da H. søgte at dreje stævnen op i vinden, tvang vinden den i læ, og skibet ramte bolværket og tørnede derefter mod M/Sk. »Emmy« af Svendborg, der blev lettere beskadiget over vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

204. M/Sk. **Hylleholt** af Fakse Ladeplads, 81 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Ålborg til Fakse Ladeplads med cement.

Tørnet vrage d. $\frac{13}{10}$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Fakse d. $\frac{15}{10}$ 48.

Kl. 14³⁰ passerede H. i stille vejr med tæt tåge Drogden fyr. Herefter styredes misv. SV.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Der loddedes jævnlige. Kl. 16¹⁵ nærkedes et stød i skibet, og samtidig sås en grøn lystønde om bb. En undersøgelse viste, at skibet var tæt.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet vraget af M/S »Acacia« på 55°24'8 N.brd. og 12°37'8 Ø.lgd.

205. M/Gl. **Ib** af Kalundborg, 67 B. R. T. Bygget 1910 af eg. På rejse fra Fredericia til Køge med salpeter.

Sprunget læk d. $\frac{2}{7}$ 48 i Kattegat, søgt nødhavn.

Søforhør i Maribo d. $\frac{20}{7}$ 48.

Kl. 13⁴⁵ passerede I. under en frisk SØ.-lig mod SV. drejende kuling Snekkeløbet. Ca. en time senere sås læsepumpen give meget vand, og det viste sig da, at skibet lækkede agter i motorrummet. Der søgtes nødhavn i Odden havn. Ved ankomst hertil viste en nærmere undersøgelse, at en nåd 4 nådder fra kølen var blevet læk ca. 1 m fra stævnrøret.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

206. S/S **Ibis** af Bremen, 626 B. R. T. På rejse fra Frederikshavn til København med træ.

Grundstødt d. $\frac{9}{10}$ 48 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{10}$ 48.

Kl. 4²⁰ grundstødte I. i stille vejr med N.-gående strøm på N.-siden af Middelgrunden og blev stående. I. kom senere flot ved hjælp af bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

207. M/S **Iduna** af Graastan, 216 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

a) På rejse fra Ustka til Assens med kul.

Grundstødt d. $\frac{26}{2}$ 48 ved Møns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{2}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{13}{3}$ 48.

D. $\frac{25}{2}$ kl. 22⁰⁰ afgik I. fra Ustka. Fra Jerhøft fyr styredes 280° mod Falkedybet under en svag SV.-lig brise og tåge. D. $\frac{26}{2}$ kl. 19, da der efter loggen var udsejlet 142 sm. fra Jerhøft fyr, loddedes 20—25 m vand. Sejladsen fortsattes på samme kurs med langsom fart. Kl. 20, da I. efter bestikket skulle være ca. 10 sm. fra Folkedybet, tog skibet grunden og blev stående ved Møns Ø.-kyst ca. 400 m fra land. D. $\frac{27}{2}$ kl. ca. 21⁰⁰ kom I. flot ved egen hjælp efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

b) På rejse fra Stettin til Skien med kul.

Grundstødt d. $\frac{29}{11}$ 48 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $\frac{31}{12}$ 48.

Kl. 3⁰⁸ passerede I. under en SV.-lig vind med regndis Lappegrunden fskb., hvorefter der styredes NV. mod »Kattegat S« fskb. Vinden friskede op, og da I. mødte sneykning og tog vand ind, blev skibet lagt på modsat kurs for at søge i læ i Sundet. Kl. 5⁴⁵ stoppedes motoren, og der loddedes 26 m vand. I. fortsatte med langsom fart. Kl. 6⁰⁰ stoppedes motoren igen for at lodde, men umiddelbart efter mærkedes et stød i skibet. Loddet viste nu 10 m vand. Kort efter mærkedes endnu et par stød, og der loddedes 8 m vand. Motoren blev kastet bak, hvorefter der mærkedes endnu et hårdt stød, da I. påny tog grunden og blev stående. Da det stadig var sneykning, stoppedes motoren for at afvente opklaring. Kl. 8⁰⁰ klarede det op, og det viste sig da, at skibet stod på grund i 8 fod vand udfor Domsten havn. I. blev en del beskadiget ved grundstødningen. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, hvorefter skibet søgte nødhavn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

208. M/Gl. **Immanuel** af Svendborg, 52 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr.

a) På rejse fra Stralsund til Vejle med kaligødning.

Tørnet undervandshindring d. 26/4 48 i Østersøen.

Søforklaring i Vejle d. 4/5 48.

Kl. 12¹⁵, da I. i stille vejr befandt sig på 54°48'2 N.brd. 12°23' Ø.lgd. ca. 6 sm. fra anduvnings-tønden ved tolkedybet, mærkedes en stærk rystelse i skibet. En undersøgelse viste, at skibet var tæt.

b) På rejse fra Fakse Ladeplads til Svendborg med kalk.

Kollideret d. 28/10 48 ved Fyns S.-kyst.

Søforklaring ost søforhør i Svendborg d. 1/11 48.

Kl. ca. 8⁰⁰, da I. lettede fra en ankerplads på Eghavn flak og med langsom fart stod tværs ud i farvandet, sås et andet skib, der var for S.gående, styre mod broen ved Grasten. Farten mindske, og da der sås endnu et skib, der senere viste sig at være S/S »Langeland« af Svendborg, for S.gående, holdtes over i farvandet stb.s side. Kort efter, da der syntes at være fare for sammenstød med L., blev motoren kastet bak, men umiddelbart efter tørnede L. mod I., hvis klyverbom og forgrejer havarede.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da L. under en let NNØ.-lig brise befandt sig mellem røgeriet og den hvide stage med to halmviske på Ø.-siden af Troense hage, sås I., der lå til ankers på Eghavn flak. Da L. kort efter passerede den nævnte stage sås forude i en afstand af ca. 200 m et andet skib, der styrede mod broen ved Grasten, hvorefter rørgængerens fik ordre til at holde agten om dette skib. Samtidig bemærkedes det, at I. havde lettet, hvorfor der blev afgivet 2 korte toner med dampfløjten. Umiddelbart efter sås I. styre tværs ud i farvandet, hvorefter maskinerne blev beordret fuld kraft bak. Kl. 8²² tørnede L. mod I. Ved kollisionen fik L. et køje knust og et forskod trykket ind.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

209. M/S **India** af København, 9549 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Houston til Tampa.

Grundstødt d. 10/11 48 i Houston kanal

Søforhør i København d. 13/12 48.

Kl. ca. 1³⁰, da I., der havde lods om bord, befandt sig ud for båkerne nr. 13 og 14, skulle der styres efter bølge nr. 8, som skulle have om bb., men som imidlertid ikke kunne ses. Kursen blev nu sat efter den lige overforliggende bølge nr. 7, der skulle passeres om stb. Da skibet var ud for bølge nr. 7, sås bølge nr. 8, der viste sig at være slukket, tæt om bb. Roret blev straks lagt stb. for at få I. over i stb. side, af kanalen. Da kursen skulle rettes op, lystrede I. imidlertid ikke roret. Bb.s motor blev nu beordret fuld kraft bak; men kort efter tog I. grunden i stb. side af kanalen og blev stående. D. 11/11 kl. 0¹⁵ kom I. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at I. har mistet styret.

210. M/S **Indian Reefer** af København, 2815 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

a) På rejse fra Boma til Duala med Bananer.

Grundstødt d. 25/2 48 ved Afrikas V.-kyst.

Søforklaring i London d. 19/3 48.

Kl. 17⁴⁰, da I.R., der havde lods om bord, var ved at manøvrere til kaj i Duala, blev bb.s anker stukket i bund for at svaje skibet rundt. Da I.R. lå omtrent tværs i floden, tog skibet grunden med agterenden og blev stående. Kl. 19¹⁰ ved højvande kom I.R. flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade på skibsbunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til grunden bedømtes forkert.

b) Tørnet kaj d. 29/3 48 i Cardiff.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. 2/4 48.

Kl. 21⁰⁰, da I.R., der havde lods om bord, under en S.-lig storm med assistance af 2 bugserbåde var ved at manøvrere ind i Queens Locks, tørnede skibet imod kajen, hvorved bb.s bov blev lettere beskadiget.

211. M/Jt. **Inge** af Fejø, 26 B. R. T. Bygget 1894 af eg og bøg. På rejse fra Faxe Ladeplads til Saxebo med koralmel.

Kollideret d. 1/9 48 i Smålandsfarvandet.

Søforhør i Vordingborg d. 1/9 og 24/9 48.

Se nr. 175.

212. M/Sk. **Inge** af Sejro, 301 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Nakskov til Stettin i ballast.

Mistet skruen d. 29/5 48 i Østersøen.

Søforhør i København d. 7/6 48.

Kl. ca. 2⁰⁰ havde I., der gik for sejl og motor, Greifswalder Oie fyr tværs om stb. i en afstand af ca. 2 sm. Det blæste en frisk Ø.-lig kuling, og der styredes retv. 151°. Da J. var kommet V. for tvangsruten, ændredes kursen til retv. 141°. Kl. 3¹⁰, da I. befandt sig på 54°14'30" N.br., 14°00'00" Ø.lgd., mærkedes flere kraftige stød i skibet, hvorfor motoren straks stoppedes. Umiddelbart efter sås en bøjelignende genstand dukke op agten for skibet. Da I. var klar af bøjen, blev motoren atter sat på fuld kraft frem, hvorved det opdagedes, at skruen var mistet. Det forsøgte at holde kursen ved hjælp af sejlene, men da afdriften var for stor, ankredes ca. 4 sm. retv. 130° af Greifswalder Oie fyr.

Anm. Ministeriet må antage, at skruen er slået af ved at tørne mod en bøj.

213. Ff. **Inge** af Skærbæk, 10 B. R. T. På rejse fra Skærbæk til Fiskeplads i ballast.

Kollideret og sunket d. 20/3 i Kolding fjord.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 23/3 48.

Se nr. 55.

214. M/Jt. **Inger** af Femø, 20 B. R. T. Bygget 1880 af eg og fyr. På rejse fra Bandholm til Femø med passagerer.

Kollideret d. 8/8 48 i Femø havn.

Søforklaring i Maribo d. 20/8 og 23/8 48.

Kl. ca. 21⁰⁰ ankom I. under en hård SSV.-lig kuling til Femø havn. Under indsejling i havnen tørnede I. med sprydet mod hækjollen om bord i M/Sk. »Cito« af Marstal, der lå fortøjet i havnen. Ved påsejlingen blev 4 af jollens bord trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

215. M/Sk. **Ingrid** af Hunø, 99 B. R. T. Bygget 1927 af eg og fyr. På rejse fra Göteborg til Hamburg med saltet sild.

Grundstødt d. 18/3 48 ved Anholt.

Strandingsindberetning dat. 22/3 48.

Kl. 2³⁰ grundstødte I. under en SSV.-lig brise med diset vejr ved Anholt NV.-rev. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr og strømsætning.

216. M/S **Irania** af København, 5923 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Abadan til Århus med olie.

Grundstødt d. 2/11 48 i Storebælt.

Søforhør i Århus d. 5/11 48.

Kl. 2³⁰ havde I. bøj 20 i rute 28 (55°45'2" N.br., 10°48'3" Ø.lgd.) tværs. Det blæste en S.-lig brise, sigtbarheden var god, og strømmen N.-gående. Kl. 2⁴⁹, da I. befandt sig ved bøj 19 i rute 28 (55°43'1" N.br., 10°47'1" Ø.lgd.) blev motoren beordret langsomt frem, og kursen ændredes til dev. 235°, dernæst til dev. 290°, og ca. tre minutter senere til dev. 293°. Bøjen passeredes om bb. Kl. 2⁵³ blev motoren beordret halv kraft frem. Kl. 2⁵⁴, da bøj 10 i rute 25 (55°43'3" N.br., 10°44'6" Ø.lgd.) ikke sås, blev motoren påny beordret langsomt frem. Røsnæs puller pejledes da i retv. 53° og bøj 19 i retv. 91°, log 48,5. Kl. 2⁵⁹ blev motoren beordret halv kraft frem og kl. 3⁰² fuld kraft frem. Kl. 3⁰³ grundstødte I. på Ø.-siden af Falske Bolsax. Motoren beordredes straks fuld kraft bak, og da I. blev stående, kort efter stoppet. Efter grundstødningen pejledes Vesborg fyr i retv. 300° og Røsnæs fyr i retv. 72°. D. 3/11 kl. 8³⁰ kom I. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 1350 tons olie var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usikkerhed i skibets pladsbestemmelse.

217. Ff. **Irene** af Skærbæk, 11 B. R. T.

Minesprængt d. 12/3 48 i Lillebælt. 2 omkomne.

Søforhør i Sønderborg d. 17/4 og 30/4 48.

Kl. 9⁰⁴ hørtes fra Taksensand fyr en stærk eksplosion i ø.-lig retning og ved 14-tiden observeredes fra en kutter oliepletter og vragester fra I.

218. S/S **Iris** af Helsingfors, 446 B. R. T. Bygget 1884 af jern.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19/6 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. 19/6 48.

Kl. ca. 10⁰⁰, da I. lå ved banekajen i Frihavnen og lossede papballer, blev en havnearbejder, der i 3-lugen var i færd med at flytte en balle, hvorom der var spændt nogle jernbånd, ramt på venstre arm af et af jernbåndene, der var gået itu. Da såret var ret dybt og blødte stærkt, blev den tilskadekomne i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

219. M/Fg. **Isefjord** af Grenå, 622 B. R. T. Bygget 1935 af sål.

Havareret d. 18/9 48 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d. 1/10 48.

Kl. 9²⁰, da I. under en NV.-lig storm med dønning og med et mindre skib fortøjet langs ydersiden, lå fortøjet ved den N.-lige mole, sprængtes I.s forfortøjninger, og skibene drev ned på kulkajen, hvorved I.s fenderliste agter om bb. blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

220. S/S **Ivan Kondrup** af København, 2455 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

a) På rejse fra København til Gdynia.

Tørnet undervandshindring d. $14/4$ 48 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $7/5$ 48.

Kl. 5^{20} passerede I.K.Kullagrund l.- og fl.-tønde i en afstand af $1/2$ sm. om bb. Vejret var klart, og der styredes retv. S.88 Ø. Kl. 5^{25} gennemrystedes skibet kraftigt, og der mærkedes skurren langs skibssiden og under bunden agter. Maskinen stoppedes, og roret blev lagt stb. Et lodskud gav 24 m. Rendestenene pejlede, men da skibet tilsyneladende ikke var læk, fortsattes rejsen.

b) På rejse fra Helsingør til Gdynia.

Maskinhavari d. $23/5$ 48 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $25/5$ 48.

Kl. 10^{00} afgik I.K. fra Helsingør red. Kl. 10^{32} opdagedes det, at tryklejet varmede, og maskinen sættes på langsomt fart. Kl. 10^{45} var skaden udbedret, og rejsen fortsattes. Kl. 13^{50} , da I.K. befandt sig $3,5$ sm. rv. 309° af Falsterbo rev fskb., varmede det forreste hovedleje. Kl. 14^{00} ankredes for at skille hovedlejet. Under arbejdet bemærkedes det, at trykskoene for frem i tryklejet var slidt væk. Kl. ca. 16^{00} lettedes for med langsom fart at vende tilbage til Helsingør for reparation. Kl. 16^{20} svigtede styremaskinen. Det viste sig, at reparation ikke kunne udføres om bord, og der ankredes og tilkaldtes bugserassistance til Helsingør.

Anm. Ministeriet må antage, at maskinhavariet skyldes, at maskinen ikke har været i orden ved afgang fra Helsingør.

221. S/S **Ivar** af København, 2145 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra København til Hamburg i ballast.

Kollideret d. $11/11$ 48 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $13/11$ 48.

Kl. ca. 1^{45} , da I. med lods om bord i overskyet vejr, i sin styrbords side af sejllobet styrede mod bøje »Kiel A«, sås et modgående skib, der senere viste sig at være S/S »Venusi« af Bremen, og som tilsyneladende styrede mod samme bøje. I. afgav een lang tone med dampfløjten som opmærksomhedssignal. Da V. syntes at bibeholde kurs og fart, blev der afgivet een kort tone samtidig med, at roret blev lagt hårdt stb. Ca. 5 sekunder efter hørtes fra V. to korte toner. samtidig med at dette skib syntes at dreje til bb. I.s maskine blev beordret fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner; men kort efter tændte I. med bb. side af stævnen mod V. midtskibs om stb. V. fortsatte mod Frederiksort og gik på grund, medens I., der ikke var læk, fortsatte til Holtenau.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

222. M/S **Jaco** af København, 1344 B. R. T. På rejse fra Stettin til Malmø.

Kollideret og grundstødt d. $2/10$ 48 i Malmø havn.

Søforhør i København d. $25/10$ 48.

Se nr. 77.

223. S/S **Jacob Mærsk** af Ålborg, 2245 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra St. John, N. B. til Sittingbourne med papirprops.

Mistet dækslast d. $27/12$ og $31/12$ i Nordatlanten.

Søforklaring i London d. $7/1$ 49.

D. $27/12$ kl. 5^{10} , da J.M. under en NV.-lig storm med svær sø lå underdrejet i Nordatlanten, tog skibet en overhaling, hvorved bb.s lønning kom under vand. Herved knækkede dækslastens 7 støtter forude om bb., og en del af dækslasten gik over bord. Kl. ca. 9^{30} tog skibet en svær sø over agterskibet, hvorved der påny gik en del dækslast over bord. D. $31/12$ kl. ca. 19^{20} , da J.M. under tilsvarende vejrforhold styrede en Ø.-lig kurs, tog skibet en svær sø over bb.s låring, hvorved støtterne i stb.s side ud for 4-lugen knækkede og der mistedes en del dækslast. Kl. 22^{40} brød en svær sø over agterdækket, hvorved alle dækslaststøtter udfor 3-lugen knækkede og en stor del af dækslasten skylledes overbord.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

224. M/Jt. **Jan** af Århus, 113 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Horsens til København med brunkul.

Grundstødt d. $29/12$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Søforhør i København d. $14/1$ 49.

Kl. 0^{10} passerede J. under en frisk SSV.-lig brise Sjællands rev fyr i 1 sm.s afstand, log 48,3, hvorefter kursen ændredes til misv. Ø.t.S. $1/2$ S., idet der regnedes med 1 str. afdrift. Kl. 2^{25} ændredes kursen til misv. Ø., log 60,5. Kl. 4^{40} begyndte det at sne, hvorfor motoren blev sat på langsomt frem. Kl. 5^{20} blev motoren koblet fra for at lodde, men i det samme tog J. grunden $1\frac{1}{2}$ sm. NØ. for Rågeleje og blev stående. Kl. ca. 17^{00} kom skibet flot ved egen hjælp, efter at ca. 12 tons af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømforholdene.

225. M/B. **Jan Knud** af København, 3 B. R. T.

Kollideret d. $24/1$ i Københavns havn.

Søforhør i København d. $31/1$ og $9/2$ 48.

Se nr. 23.

226. M/S **Jata** af Svendborg, 51 B. R. T. Bygget 1892 af eg.

Sprunget læk d. $22\frac{1}{1}$ 48 i Vejle havn.

Søforklaring i Vejle d. $27\frac{1}{1}$ 48.

Kl. ca. 10^{00} ankom J. til Vejle og blev i løbet af dagen lastet med brunkul. Det konstateredes, at J. trak en del vand, hvorfor der af og til blev pumpet læns. Kl. 18^{30} begyndte skibet at lække stærkt. Falcks redningskorps blev tilkaldt og havde kl. 19^{30} pumpet skibet læns. Den $24\frac{1}{1}$ lækkede J. igen, hvorfor Falck påny bev tilkaldt og pumpede læns. Ladningen blev losset, og skibet blev taget på bedding for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes utæthed ved spigerhul og en knast.

227. M/S **Java** af København, 8684 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Hongkong til Shanghai med stykgods.

Kollideret d. $8\frac{1}{6}$ 48 i Shanghai havn.

Søforklaring i Shanghai d. $10\frac{1}{6}$ 48.

Da J., der havde lods om bord, under en frisk SSØ.-lig kuling med hård Indgående strøm befandt sig ud for Hongkuv Wharf i stb.s side af farvandet, sås forude om bb. et modgående skib. Roret blev lagt stb., samtidig med at der blev afgivet en kort tone med sirenen. Kort efter, da det andet skib, der viste sig at være S S »Chi Mei« af Shanghai, afgav 2 korte toner og drejede til bb., blev roret lagt bb., samtidig med at der blev afgivet 2 korte toner. Umiddelbart efter, kl. 13^{27} , tørnede C.M. mod stb.s side af J.g agterskib, hvorved stævnen svingede stb. over. Det forsøgtes at rette J. op; men herunder ramte stb.s skrue, kl. 13^{30} , en lægter, der lå fortøjet ved kajen, hvorved lægteren sank. En senere undersøgelse viste, at bladtippene på J.s stb.s skrue var beskadigede.

Anm. Søforklaring fra C.M. foreligger ikke.

228. S/S **Jelva Lau** af Esbjerg, 2257 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

a) På rejse fra Casablanca til Fredericia med fosfat.

Havareret i dagene $25\frac{1}{1}$ — $29\frac{1}{1}$ 48 i Atlanterhavet, søgt nødhavn.

Søforklaring Og søforhør i Fredericia d. $13\frac{1}{2}$ 48.

D. $25\frac{1}{1}$ kl. 21^{20} efter at J.L. kl. 17^{15} under en stormende SV.-lig kuling med tiltagende sø var afsejlet fra Casablanca, opdagedes det, at der var opstået en stor lækage i bb.s side af overbygningen midtskibs, efter at skibet havde taget nogle svære søer over. J.L. drejedes til vinden for langsom maskine, og lækagen tætnedes ved afsprosnings af planker. Kl. 23^{00} fortsattes rejsen. D. $26\frac{1}{1}$ kl. 1^{30} blev afsprosnings slået bort af søen, og vandet trænet ind i kamrene. J.L., der arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dæk og luger, blev påny drejet til vinden for langsom maskine. D. $27\frac{1}{1}$ kl. 1^{30} besluttedes det, da afsprosnings til stadighed blev slået bort af søen, at fjerne garneringen i hovmester- og messedrenskammer, hvorefter lækagen blev tætnet indvendig med cementkasser. Kl. 4^{50} tog skibet en svær brådsø over agterskibet, hvorved dækket over reservestyregrejerne blev slået bort, og rattet splintredes. Endvidere blev slidskerne under rorledningen slået løs, og der opstod lækage på huset agter. Kl. 16^{00} , da vejret bedredes, fortsattes rejsen. D. $28\frac{1}{1}$ om formiddagen, da det viste sig, at cementkasserne lækkede, og der trængte vand ind i kamrene, besluttedes det atter at dreje skibet til vinden, hvorefter lækagerne tætnedes med planker og pakning. Kl. 15^{20} fortsattes rejsen. D. $29\frac{1}{1}$ kl. 8^{30} , da J.L. befandt sig ca. 12 sm. retv. V. for Cape Roca, opdagedes der vand på mellemdækket. En undersøgelse viste, at platformen mellem spillene ved 4-lugen var slået løs af søen, og at der var opstået en stor lækage på mastekraven og ved kabelnedføringen ved agtermasten. Endvidere var køjerne i mandskabskammerne samt en del nagler forskellige steder i dækket slået læk. Det besluttedes at anløbe Lissabon for reparation af havarierne.

b) På rejse fra Lissabon til Fredericia med fosfat.

Havareret d. $9\frac{1}{2}$ 48 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $13\frac{1}{2}$ 48.

D. $9\frac{1}{2}$ kl. 9^{00} passerede J.L. under en hård VNV.-lig kuling med høj sø Ijmuiden anduvningsbøje. Kl. 9^{30} da det blæste en VNV.-lig storm med orkanagtige byger, tog skibet en svær sø over, der brækkede landgangen og ødelagde rapunen. J.L., der tog meget vand over dæk og luger, blev drejet til vinden for langsom maskine. Kl. 16^{50} tog skibet en svær brådsø over bådédækket i stb.s side, hvorved motorredningsbåden slyngedes mod skorstensbardunerne, der brækkede, og jollen blev slynget over maskinskyllighet mod gelænderet på agterkant af bådédækket. Gelænderet brækkede og jollen og motorredningsbåden beskadigedes. Luftventilen til assistentkamret blev revet at og knust, og bb.s redningsbåd fyldtes med vand og blev lettere beskadiget. På agterdækket i stb.s side opstod der mindre havarier. Kl. 21^{30} , da vind og sø var aftaget og havarierne udbedret, fortsattes rejsen med maskinen gående halv kraft frem. Ved midnat blev maskinen beordret fuld kraft frem.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

229. Ff. **Jens Thimsen** af Esbjerg, 26 B. R. T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $10\frac{1}{2}$ 49 i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforhør i Esbjerg $19\frac{1}{2}$ 49.

D. $9\frac{1}{2}$ kl. ca. 23^{30} , da J.T. sammen med 2 andre fiskefartøjer under en VSV.-lig kuling befandt sig ca. 10 sm. Ø. for Vyl fskb., friskede vinden op til orkan, hvorfor fartøjerne blev underdrejet med skruen gående frem. Kl. 24^{00} havde en af de andre kuttere radiotelefonisk forbindelse med J.T., og kl. 0^{54} blev fartøjet set af en anden kutter. D. $10\frac{1}{2}$ kl. 1^{00} kaldtes J.T. forgæves, og på grund af diset vejr kunne man ikke påregne at se J.T.s lanterner. Kl. ca. 1^{30} klarede op, og vinden fløvede. Besætningerne

på de andre kuttere antog, at J.T. var sejlet bort; men da der senere er drevet vraggods fra J.T. i land, må det antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Poul Henrik Bendixsen, bedstemand Albert Andreasen, fisker Ernst Madsen og kok Knud Oluf Pedersen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Ministeriet kan efter det oplyste ikke anse det for udelukket, at forliset skyldes en mine-eksplosion.

230. S/S **Jens Toft** af København. 2710 B. R. T. Bygget 1946 al stål.

a) På rejse fra Emden til København med koks.

Kollideret d. $29/9$ 48 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $2/10$ 48.

Se nr. 165.

b) På rejse fra Gdansk til Rouen med kul.

Grundstødt d. $12/11$ 48 ved Englands Ø.-kyst.

Søforklaring i Rouen d. $17/11$ 48.

Kl. 0^{00} befandt J.T. sig efter bestikket på $52^{\circ}06'$ N. brd., $2^{\circ}20'$ Ø. lgd. Der styredes retv. 210° Kl. 5^{45} blev det usigtbart, og der loddedes gentagne gange. Kl. 7^{45} hørtes tværs om stb. tågesignal to gange hvert minut, som antoges at være fra Galloper fskb. Kursen ændredes nu til retv. 223° Kl. 8^{55} tog skibet grunden og blev stående på Long Sand Head. J.T. blev ved grundstødningen en del beskadiget. D. $13/11$ kl. ca. 22^{15} kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må anrage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.

231. S/S **Julius** af København, 1975 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Emden til Århus med kul.

Grundstødt d. $7/1$ 48 i Storebælt; søgt nødhavn.

Søforhør i Århus d. $12/1$ 48.

Kl. 7^{12} passerede J. under en svag SSØ.-lig brise Halskov rev fskb., hvorefter kursen ændredes imod en lystønde på $55^{\circ}21'9$ N. brd., $11^{\circ}02'8$ Ø.lgd. Strømmen var S.-gående. Kl. 7^{35} ændredes kursen til retv. 326° , uden at lystønden var observeret. Vejret blev efterhånden diset. Kl. 8^{55} sås ca. 3 str. om bb. en hvid 2-kost. Maskinen blev straks stoppet, og kl. 8^{59} blev roret lagt hårdt bb. og maskinen beordret fuld kraft bak; men kl. 9^{03} tog skibet grunden og blev stående på Elefantgrunden. D. $8/1$ kl. 10^{45} kom J. flot ved hjælp af 2 bjergningsdampere. Da det viste sig, at skibet var læk, søgtes ind til Kalundborg for dykkerundersøgelse og midlertidig tætning.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

232. Ef. **Jutlandia** af Frederikshavn, 12 B. R. T. Bygget 1921 at eg.

Grundstødt d. $7/8$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $1/9$ 48.

Kl. ca. 18^{30} , da J., der havde motorhavari, under en opfriskende ØSØ.-lig kuling med byger og hård N.-gående strøm lå opankret ca. 2 sm. fra land ud for Lyngså, begyndte fartøjet at drive for ankret. Kl. 19^{30} tog J. grunden ca. 100 m fra land ud for Lyngså by og blev stående. Besætningen — 3 mand — vadede i land. J. er senere bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

233. M/Sk. **Jylland** af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Rønne til Århus med brosten.

Grundstødt d. $5/3$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Søforhør i Århus d. $11/3$ 48.

Kl. 6^{55} passerede J. i tæt tåge Lappegrunden fskb. Der styredes NV.t.V. i ca. 5 min., hvorefter kursen ændredes til VNV. Farten var ca. 2 knob, og loddet holdtes gående. Kl. ca. 7^{30} efter at der var loddet 6 fv. vand, blev skruen slået fra, men umiddelbart efter tog skibet grunden ud for Hellebæk ca. 500 m fra land og blev stående. Kl. ca. 14^{00} kom J. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

234. S/S **Jørgen** af København, 886 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Rotterdam til Finland i ballast.

Kollideret d. $6/5$ 48 i Kielerfjord.

Søforklaring i Frederikssund d. $19/5$ 48.

Kl. 15^{15} afgik J., der havde lods om bord, under en svag NØ.-lig brise fra Holtenau. Noget senere blev det taget, og der fortsattes med langsom fart og under afgivelse af tågesignal. Kl. 16^{14} hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være 3^m M/Sk. »Wilfred« af Hamburg, forude ca. 1 str. om stb. Maskinen blev straks stoppet. Lyden fra W.s tågesignaler syntes at trække bb. over. Kl. 16^{20} sås toppen af W.s master forude. Roret blev straks lagt stb. og maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten; men umiddelbart efter, kl. 16^{21} , tørnede W. med sprydet imod J.s stb.s anker. Ved kollisionen fik J. bovpladen og klydset lettere beskadiget og W. fik bowsprydet brækket.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

- 235.** M/S **Kaap Falga** af Heiloo, 378 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Kolding med stykgods Grundstødt d. $\frac{28}{2}$ 48 ved Sjællands V.-kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{3}$ 48. Kl. 14¹⁵ grundstødte K.F. under en svag SV.-lig brise i klart vejr med svag S.-gående strøm på Røs-næs puller. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til og forveksling af farvandsafmærkningerne.
- 236.** Ff. **Kaja** af Årø, 6 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Haderslev fjord til Årø med agnfisk. En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{16}{12}$ 48 ved Jyllands V.-kyst. Søforhør i Haderslev d. $\frac{17}{1}$ 49. Kl. ca. 23⁰⁰ afsejlede K. fra en fiskeplads i Haderslev fjordmunding. Da fartøjet befandt sig omtrent midt i Årøsund, faldt en mand af besætningen — fisker Frode Carl Hansen af Årø — over bord. K. blev straks drejet rundt, men uanset at der sejlede frem og tilbage flere gange over ulykkesstedet, sås intet til den forulykkede, som må antages straks at være gået til bunds. Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er gledet på dækket og derved er faldet over bord.
- 237.** M/S **Kalewa** af Helsingfors, 192 B. R. T. Bygget 1857 af jern. På rejse fra Ustka til Skagen. Grundstødt d. $\frac{4}{3}$ 48 ved Bornholms Ø.-kyst. Søforklaring i Skagen d. $\frac{11}{3}$ 48. Kl. 8²⁰, da K. under en svag NNV.-lig brise i tæt tåge efter bestikket skulle befinde sig i nærheden af Dueodde, loddedes 60 m. Farten var langsom. Kl. 9³⁰ sås land forude i ca. 100 m afstand. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Dueodde og blev stående. Kl. 12⁴⁰ kom K. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
- 238.** M/Gl. **Kally** af Stubbekøbing, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Sønderborg med kalk. Havareret d. $\frac{11}{1}$ 48 i Ulvsund. Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{17}{7}$ 48. Kl. 8³⁰ gjordes klar til letning fra ankerplads Ø. for Møenbroen. Det blæste en let SØ.-lig brise med kraftig V.-gående strøm. Motoren startedes, og der blev hevet ind på anket. Kort efter, da K. var let, gik motoren i stå; men da skibet befandt sig over et kabelfelt, blev anket ikke stukket i bund, før kabelfeltet var passeret. Ankeret holdt imidlertid ikke, og efter at det forgæves var forsøgt at etablere forbindelse med et andet skik, fortsatte K. driften mod Møenbroen. Kort før skibet nåede broen, fiskede anket kablerne mellem Kalvehave og Koster, og umiddelbart efter tørnede stormasten mod broen og brækkede, hvorefter K. svajede op for anket. Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at motoren gik i stå på grund af snavs i brændstoffventilen.
- 239.** M/Gl. **Kapella** af Egersund, 59 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Nakskov til Fredericia med sukker. Kollideret d. $\frac{2}{8}$ 48 i Nakskov fjord. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $\frac{6}{8}$ 48. Søforklaring i Nakskov d. $\frac{2}{10}$ 48. Kl. ca. 14⁰⁰, da K. befandt sig i den gravede rende mellem Knølen og Ryggen, sås om bb. et fiskefartøj, der nærmede sig renden vestfra. Da fartøjet ikke ændrede kurs, blev roret lagt hårdt bl., og motoren sat på fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede K. med stb.s side af stævnen imod stb.s side af det andet fartøj, der viste sig at være Ff. »Nordstjernen« af Langø. Ved kollisionen krængede N. hårdt over og sank i løbet af få sekunder. Føreren af N., der var alene om bord, blev bjerget om bord i K. Af den af føreren af N. afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 14⁰⁰ befandt sig i nogen afstand fra sejlløbet med kurs mod dette, gik den pågældende, der var alene om bord, under dæk for at smøre motoren, der gik langsomt frem. Kort efter mærkedes et voldsomt stød i fartøjet, hvorved der opstod en stor lækage ca. 2 fod fra stævnen i stb.s side. N. fyldtes hurtigt med vand og sank. N. er senere blevet hævet. Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N.s fører har undladt at holde behørig udvig.
- 240.** Ff. **Karen** af Ny Mølle, 3 B. R. T. På fiskeri i Limfjorden. Påsejlet d. $\frac{24}{4}$ 48 i Limfjorden. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{30}{6}$ 48. Kl. ca. 15³⁰, da K. i stille klart vejr lå opankret ca. $1\frac{1}{4}$ sm. N. for Venø. sås et fiskefartøj nærme sig på NØ.-lig kurs med retning mod K. Da det andet fartøj, der viste sig at være ff. »Sunlight« af Frederikshavn, vedblivende styrede ret mod K., forsøgtes det at påkalde S.s besætnings opmærksomhed ved råb; men kort efter, kl. ca. 16⁰⁰, tørnede S. med stor kraft med stævnen imod K.s agterstævn. K. vandfyldtes straks og besætningen — 3 mand — blev taget om bord i S. K. bugseredes til Glyngøre, hvor fartøjet sattes på grund på en sandbanke. Af den at S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. efter at Oddesund var passeret, styrede NØ.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø., sås forude lidt om bb. en motorbåd, der syntes at sejle i Ø.-lig retning. Noget senere skete kollisionen som ovenfor anført. Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at der ikke holdtes behørigt udvig i S.

241. Ff. **Karen** at Ø. Hurup, 10 B. R. T. På rejse fra Skagen til Frederikshavn.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{1}{12}$ 48 i Kattegat: sat på grund.

Søforklaring i Vesterø d. $\frac{2}{12}$ 48.

Kl. ca. 7^{00} afsejlede K. under en SV.-lig kuling fra Skagen. Der styredes S. KL. ca. 9^{00} tørnede K. en undervandshindring, hvorved fartøjet blev læk i forskibet. Pumpen holdtes gående hele dagen, til K. kl. ca. 20^{00} blev sat på grund ved Nordre Rømer fyr.

Anm. Ministeriet må antage, at K. har tørnet drivende vraggods.

242. M/Gl. **Karen Sørensen** af Ålborg, 95 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Bandholm til København med byg.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 48 ved i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{3}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{14}{7}$ 48.

Kl. 13^{30} , da K.S. i tåge befandt sig i Grønsund V. for Stubbekøbing, loddedes 20 m, hvorefter kursen ændredes lidt nærmere Falsters kyst for at få kending af farvandsafmærkningen ved indløbet til Stubbekøbing. Lidt senere loddedes 9 m, hvorefter skruen blev slået fra. Kort efter loddedes 6 m. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden ca. 1 sm. V. for Stubbekøbing og blev stående. D. $\frac{9}{3}$ kom K.S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

243. M/S **Karin** af Nådendal, 202 B. R. T. På rejse fra Kotka til Tuborg havn med træ.

Grundstødt d. $\frac{13}{6}$ og $\frac{14}{6}$ 48 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{19}{6}$ 48. Søforklaring og søforhør i Næstved d. $\frac{26}{6}$ 48.

Kl. 13^{00} passerede K. i klart vejr Drogden fyr, hvorefter der sattes lodsflag. Kl. 13^{20} stoppedes motoren og sattes derefter på langsomt frem. Noget senere grundstødte K. ca. $\frac{1}{2}$ sm. S. for Ndr. Røse fyr og blev stående. D. $\frac{14}{6}$ kl. ca. 4^{00} , da ca. 20 tons af lasten var blevet opløst i et andet skib, lykkedes det dette at bringe K. flot, men kort efter grundstødte skibet atter. Kl. ca. 14^{30} , da vandet var steget, kom K. flot. og et andet skib, der var kommet til stede og havde ført en trosse om bord i K., påbegyndte bugseringen. Umiddelbart efter grundstødte K. imidlertid påny, men blev efter ca. 40 minutters forløb atter bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningerne skyldes ukendskab til farvandet.

244. Ff. **Karla Jørgensen** af Kerteminde, 58 B. R. T. Bygget 1929. På rejse fra Imuiden til Kerteminde.

Kollideret d. $\frac{14}{2}$ 48 i Nordsøen, forlist.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{20}{2}$, søforhør i Kerteminde d. $\frac{22}{3}$ 48, i Åbenrå d. $\frac{23}{3}$ 48. Forlisanmeldelse dat. Kerteminde d. $\frac{18}{4}$ 48.

Kl. ca. 22^{40} sås forude bølge JE 14 på $53^{\circ}47'52''$ N. brd., $7^{\circ}09'30''$ Ø. lgd. Der styredes $\frac{1}{4}$ N. Pludselig sås lidt om bb. en enkelt klar lanterne fra et skib, der senere viste sig at være amerikansk S/S »Set. Johns Victory«. K.J.s motor kastedes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede K.J. med stævnen imod S.J.V.s stb. side, lidt foran for midtskibs. S.J.V. fortsatte sejladsen uden at stoppe, medens K.J., der var blevet læk og havde fået klyverbommen trykket ind, satte kursen mod nærmeste havn med motoren gående langsomt frem. Der pumpedes uafbrudt. Kl. ca. 4^{00} , da K.J. befandt sig ved lysbølge JE 10 på $53^{\circ}51'13''$ N. brd., $7^{\circ}45'48''$ Ø. lgd., stoppede motoren, og skibet drev mod NØ.t.Ø. D. $\frac{15}{2}$ kl. ca. 6^{00} hørtes tågesignal fra Weser fskb., og kl. ca. 7^{30} blev K.J. taget på slæb af en lodsdamper. K.J. fyldtes imidlertid mere og mere med vand og sank kl. 10^{50} ca. 4 sm. S. for Weser fskb. Besætningen blev taget om bord i lodsdamperen.

Anm. Søforklaring fra S.J.V. foreligger ikke.

245. M/Gl. **Karla Marie** af Vesterø, Læsø, 35 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

a) På rejse fra Vesterø til København med fisk.

Tørnet kaj d. $\frac{6}{1}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{14}{1}$ 48. Søforhør i Byrum d. $\frac{1}{4}$ 48.

Kl. 9^{00} , da K.M. under tåge med S.-gående strøm for langsom fart var for indgående i yderhavnen, varskoede udgigsmanden bak. Skruen skiftedes straks om til bak; men koblingen gled, og umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen imod kajen ud for N.-enden af Ndr. Toldbod. Ved kollisionen fik K.M. stævnen brækket over vandlinjen.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Vesterø havn till Strandby.

Grundstødt og tørnet mole d. $\frac{6}{11}$ 48 i Strandby bådehavn.

Søforklaring i Vesterø d. $\frac{2}{12}$ 48.

Kl. 9^{00} , da K.M., der stak 7 fod, under en frisk NØ.-lig brise befandt sig i indsejlingen til Strandby bådehavn, tog skibet grunden og faldt tværs i sejlløbet, hvorved det tørnede mod den N.-lige mole. Kort efter kom K.M. flot og fortsatte ind i havnen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet er hugget igennem i den høje sø.

246. M/S **Kate Mærsk** af Fredericia. 5952 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{11}{6}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{11}{6}$ 48.

Kl. 10²⁰, medens K.M. lå fortøjet ved Redmolen, skulle en del proviant tages om bord ved hjælp af spil. Herunder knækkede hagen på en kasteblok, der var fastgjort i dækket, og hvorover losseløberen førte, og blokken for med stor kraft hen over dækket og ramte en mand af besætningen over benet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

249. M/S **Kathe Ritscher** af Hamburg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/5 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. 24/5 48.

Kl. ca. 15³⁵, da K.R. lå i Frihavnen og lossede olieklager i sække, skred en stabel sække ned over en havnearbejder, der fik venstre ben kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

250. Lgt. **K.F.A. 2** af København, 38 B. R. T. Bygget af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 10/2 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12/2 48.

Kl. 14⁴⁵, da K.F.A.2 lastede stålplader i bakker fra et skib, der lå fortøjet ved Larsens plads, fiskede en tom bakke, der var under ophivning fra lægterens lastrum, den langskibs midter-skærstok i lugens agterste sektion, der var halvt tildækket, hvorved skærstokken blev revet op af sit spor og sammen med lugedækslerne og lægterens fører, der opholdt sig på lugen, faldt ca. 2 m ned i lastrummet. Herunder blev føreren ramt af skærstokken, hvorved han blev en del kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret mod ophivning.

251. Pram **K.H.V.48** af København, 14 B. R. T.

2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6/8 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6/8 48.

Kl. 14³⁰, da K.H.V.48, hvorpå der var monteret en rambuk med motorspil, lå ved en af Burmeister og Wains ophalerbeddinge på Refshaleøen, var en arbejder gået op på rambukken for at anbringe en stopper under ramslaget i rambukkens mægler, medens en pæl blev gjort klar til nedramning. Da ramslaget, der var under ophivning, befandt sig i en højde af ca. 8 m, svigtede spillets bremse. Det forsøgte at bremse ramslaget, der var faldet et stykke ned; men på grund af det derved opståede ryk, brød rambukken sammen, hvorved den pågældende faldt ned i bunden af prammen — et fald på ca. 8 m — og beskadigede ryggen. En anden arbejder, der var beskæftiget på et stillads i højde med lønningen, blev ramt af rambukkens mægler, der faldt ned over spillet, og fik venstre skulder og ben kvæstet. De tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at spillet var i uorden.

252. S/S **Kilworth** af London, 803 B. R. T. Bygget 1911 af stål.

Tørnet mole d. 14/11 48 i Kerteminde havn.

Søforklaring i Assens d. 19/11 48.

Kl. ca. 22¹⁰ afsejlede K., der havde lods om bord, i stille vejr fra Kerteminde. Strømmen var udgående. Da skibet befandt sig ca. 50 fod fra den S.-lige mole, mistede det styret og drejede stb. over. Bb.s anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter tørnede K. imod det S.-lige molehoved og kort efter med agterenden mod den N.-lige mole.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes utilstrækkelig vanddybde i havneløbet i forbindelse med strømsætning.

253. M/S **Kimta** af København, 230 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Kotka til Thorshavn.

Motorhavari d. 9/11 48 i Kattegat, søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 18/10 48.

Kl. 10³⁰ passerede K. Anholt knob fskb. under en Ø.-lig brise med ringe sø. Kl. 11⁰⁰ begyndte motoren at banke. En undersøgelse viste, at krumtappen var knækket, hvorfor K. for sejl alene sejlede til Frederikshavn.

254. M/S **Kina** af København, 9992 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra København til Wallvik.

Tørnet undervandshindring d. 15/11 48 i Østersøen.

Søforhør i København d. 22/11 48.

Kl. 20¹⁵ passerede K. Fløtjan fyr 1/2 sm. om stb., og kursen ændredes til retv. 327°. Kl. 21⁴⁰ havdes Gisslan fyr tværs om stb. i 1/2 sm.s afstand, hvorefter kursen langsomt ændredes til retv. 355°. Kl. 21⁴⁵, da K. lå støt på kursen, mærkedes først et kraftigt og derefter to lettere stød i skibet. Motoren stoppedes straks. Pejlingen viste, at K. var tæt. Kl. 23⁵⁰ fortsattes sejlsaden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes unøjagtig navigering.

255. S/S **Kjøbenhavn** af Ålborg, 1668 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

a) På rejse fra Ålborg til København med stykgods og passagerer.

Kollideret d. 26/4 48 ved Hals Barre.

Søforklaring Og søforhør i Ålborg d. ²⁸/₄ 48.

Kl. 23³¹, da K., der styrede retv. 112°, under en jævn NV.lig brise med klart vejr passerede Egense forfyrr, sås forude et klart lys. der antoges at hidrøre fra et uddybningsfartøj. Maskinen, der gik fuld kraft frem. blev kl. 23³³ beordret langsomt frem, og kl. 23³⁵ stoppet. Da der ikke sås anden signallanterne fra uddybningsfartøjet, besluttedes det at passere det på bb.s side. Kort efter, da K befandt sig i ca. en skibslængdes afstand fra uddybningsfartøjet, der senere viste sig at være S/P »Suomi« af København, sås en rød lanterne ovenover den klare lanterne, hvorefter S. skulle passeres om stb. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak; men umiddelbart efter. kl. 23³⁸, tørnede K. med stævnen mod bb.s side af S.s stævn Ved kollisionen fik K. en cs. 2 fod lang og 3 tommer dyb bule ca. 1 m over vandlinien. Kl. 23⁵⁵ fortsattes rejsen.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj, der under en let NV.-lig brise med udgående strøm var beskæftiget med uddybning ved den gravede rende over Hals Barre, havde sat signal for at skibe skulle passere N. om. Kl. ca. 23³⁵ sås K., der var for udgående, dreje til gtb. i en afstand af ca. 150m fra S. Der afgaves opmærksomhedssignal med dampfløjten; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev ankret trykket ind, bovplader og fenderliste beskadiget og sugerøret knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. ikke har ført de reglementerede signallanterner.

b) På rejse fra København til Ålborg med stykgods og passagerer.

Minesprængt og forlist d. ¹¹/₆ 48 i Kaftegaf. 48 omkomne.

Søforhør i København d. ¹⁴/₆, 48. Forlisanmeldelse dat. København d. ¹³/₈ 48.

Kl. 3⁴⁷ passerede K. rutebøje nr. 12 i rute 36 på 56 47'9 N. brd., 10°55'6 Ø led. i 2—300 m.s afstand. Herfra styredes retv. 305° mod Ålborg bugt fskb. Kl. 3⁵⁰ skete en voldsom eksplosion ved den agterste halvdel af skibet i stb. side. hvorved alt inventar i kamre blev knust og apteringen stærkt beskadiget. K. fik stærk stb. slagside og begyndte at synke. Det forsøgtes forgæves at sætte bådene på vandet. Kort tid efter rettede K. sig op for umiddelbart efter efter at krænge stærkt til stb., hvorved en stor del af de ombordværende, der i mellemtiden var blevet forsynet med redningsveste, blev slynget over bord. De fleste af de overbordfaldne blev reddet op på ledningsflåder, der var kastet over bord. Under affiring af en stb.-redningsbåd kæntrede denne, og de ombordværende faldt i vandet. Kl. ca. 4⁰⁵ sank K. på 56°49'7 N. brd., 10°53'3 Ø. lgd. i 12 m vand med styrehuset halvt over vandet. Herunder rettede K. sig noget op, og det lykkedes at sætte to af de bb. både på vandet, hvori resten af de overlevende om bord i K. reddede sig. Tililende skibe og fartøjer reddede en stor del af de overbordfaldne, hvoraf mange var sårede, og alle dem, der befandt sig på flåderne og i redningsbådene. De reddede blev senere landsaf i Hals og i Ålborg.

Anm. De omkomne var: aldersrentenyder Anders Andersen af Odense, professor Holger Bache af København, barn Martin Bruusgaard af København, husbestyrerinde Anna Margrethe Christensen af København, frøken Eva Laura Gerlinda Dietzmann af København, frue Karen Kristine Jensen Fogh af Ålborg, fhv. oversygeplejerske Anna Jensen Fokdahl af København, frosken Elly Kafhrine Fredegod af København, barn Ellen Merete Gleerup af Bagsværd. frue Emma Emilie Margrethe Gustafsson af Ålborg, fhv. departementschef Christian Frederik Anton Hastrup Graae af Dybvad, frue Christiane Kirstine Henriette Graae af Dybvad. frue Kamma Haaning af Gilleleje, barn Jens Mogens Løgtved Haaning af Gilleleje, frue Inger Margrethe Haugaard af København, sognefoged Anthon Jensen af Hansted, frue Kristine Koch af Aså. frue Lena Grace Kristoffersen af København, barn Thomas Jørgen Lynnerup af København, frue Ellen Mourier af København, frue Kirstine Levin Nielsen af København, frue Ane Kafhrine Vejby-Nielsen af Hasseris, barn Hanne Vejby-Nielsen af Ålborg, frøken Rigmor Kirstine Olsen af København, sparekassebestyrer, kaptajn Aage Cai Packness af København, frue Ella Maria Caroline Packness af København, buffist Klna Pedersen af København, frue Dorthea Petrea Petersen af København, frue Laursine Redder af Randers, civilingeniør Aksel Marius Riis af Holte, maskinreparatør Adolph Sørensen af København, frue Caroline Maren Sørensen af København, aldersrentenyder Hans Peter Niels Sørensen af København, damefrisørlev Birtha Marie Terp af Birkelse. frue Julie Munch Vesterby af Ålborg, barn Jeanne Dorthe Yttesen af København. blomsterhandler Poul Ørsted af Ålborg, bankelev Dorthe Gunhild Hansen af Ålborg, barn Jytte Martha Haugaard af København, husassistent Ruth Nielsen af Hornum st., sygeplejerske Elisabeth Kirstine Redder af Ålborg. 3. maskinmester Johannes Viggo Windelboe Schelde af København, maskinassistent Verner Hemmingsen af København, hovmester Hans Niels Saxholt af København, kok Erik Alfred Hansen Lund af København, tjener Valdemar Georg Andersen af København, hovmestermath Alf Elias Krogh Clausen af Ålborg.

254. Ff. **Klitmøller** af Thyborøn. På fiskeri ved Island.

Grundstødt d. ¹⁵/₅ 48 ved Islands S.-kyst.

Indberetning fra det danske gesandtskab i Revkjavik.

D. ¹⁵/₅ grundstødte K. ved Hergilsey. D. ²¹/₅ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplvst om årsagen til grundstødningen.

255. Ff. **Klondyke** af Harboøre. 31 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. ¹⁹/₇ 48 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. ¹⁷/₇ 48.

Kl. ca. 21³⁰, da K. under en svag brise med høj dønning befandt sig på en fiskeplads ca. 200 sm. VNV. for Thyborøn, tog fartøjet en kraftig overhaling. Herunder mistede fisker Gunnar Kruse af Harboøre, der var beskæftiget med at bære fisk, fodfæstet, gled hen ad dækket og styrtede baglæns ud over lønningen i vandet. K. drejede hurtigt rundt, og en redningskrans blev kastet nd: men inden K. nåede hen til den

overnordfaldnen, forsvandt denne og kom ikke mere til syne. Vodtrækning over ulykkesstedet var resultatløs.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

256. Lystfartøj **Klukuluks** af Dragør.

Påsejlet d. ¹⁵/₈ 48 ved Saltholm.

Søforhør i København d. ⁷/₉ 48.

Kl. ca. 18³⁰, medens K. lå fortøjet ved barakkerne på Saltholm, blev fartøjet påsejlet af svensk motorbåd »M.Ø.1003«, der kom fra havnens inderste ende, og som med bb.s bov tørnede imod K.s agterspejl. Ved påsejlingen fik K. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra »M. Ø.1003« foreligger ikke.

257. S/S **Knud** af Ålborg, 1944 B. R. T. Bygget 1900 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ¹⁴/₁₀ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁴/₁₀ 48.

Kl. 11¹⁵, da K. lå fortøjet ved pakhuis 43 i Frihavnen og lossede rundjern, fiskede en længe på ca. 2 tons, der var under ophivning i 4-lugen, med den øverste ende lugekarmen, medens den nederste ende fiskede det i bunden af lastrummet liggende jern. Herved udsattes lossegrejer og rigning for så stærk påvirkning, at agtermastens stængevant samt de to forreste vant sprængtes, og masten knækkede, faldt agterover og ramte poopdækket. En mand af besætningen, der opholdt sig på poopdækket, blev ramt i hovedet og på venstre ben, der knækkede. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

258. M/S **Knøsen** af Risskov, 86 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Sjællands odde til Odde-sund med skærver.

Tørnet undervandshindring d. ²⁶/₆ 48 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²/₇ 48. Søforhør i København d. ³¹/₁ 49.

Kl. ca. 12²⁰ afsejlede K. i klart vejr fra stenlejet ved Sjællands odde. hvorefter der styredes mv. N.t.V. med en fart af ca. 8 knob. Kl. ca. 13⁰⁰ pejledes fyrskibet »Kattegat Syd« i mv. V.t.N. Der styredes ret på fyrskibet. Kl. ca. 13¹⁵ tørnedes en undervandshindring på 56°05'30" N. brd., 11° 13'23" Ø. lgd.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

259. M/S **Kolding** af Haderslev, 109 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra København til Kolding med stykgods.

Grundstødt d. ⁷/₄ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandinirsindberetning dat. ¹³/₄ 48. Søforklaring i Hundested d. ⁸/₄ 48.

Den ⁶/₄ kl. 20⁴⁵ passerede K. under en NNV.-lig brise Lappegrund fskb. på kurs NV.t.N. Kl. 21⁰⁰ ændredes kursen til NV.t.V.¹/₄V. Kl. 22⁰⁴ pejledes Svedberga luftfyr i Ø.¹/₄ S. og Nakkehoved fvr i S.t.Ø., hvorefter kursen ændredes til Y.¹/₄ N. Kl. 23¹⁵ blev det tåge, og motoren, der havde gået fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem. Samtidig flovede vinden og drejede mere V.-lig. Den ⁷/₄ kl. 0⁵⁰ tog skibet grunden på SØ.-siden af Hesselø. Kl. 19¹⁵ kom K. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. efter at en del af ladningen var opløst.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev tilstrækkeligt benyttet, samt at man undlod at følge den minestrøgne rute.

260. M/Fg. **Korsør** af Korsør, 2398 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

a) På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og stykgods.

Kollideret d. ¹⁴/₁₀ 48 i Korsør havn.

Søforklaring og Søforhør i Korsør d. ²⁵/₁₀ 48.

Se nr. 81.

b) På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og jernbanevogne.

Grundstødt d. ²¹/₁₀ 48 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. ²⁵/₁₀ 48.

Kl. 3³⁵, da K. under en frisk V.-lig kuling med N.-gående strøm befandt sig ud for Korsør båke, svigtede strømtilførelsen til styremaskinen under en drejning til bb. Stb.s motor beordredes fuld kraft bak og umiddelbart derefter også bb.s motor, men kort efter tog K. grunden på Lygtepullen og blev stående. En undersøgelse viste, at et kontaktstykke på den automatiske hovedstrømsafbryder var faldet af. Kl. 8⁵⁶ kom K. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

261. M/Gl. **Kosak** af Hundested. 44 B. R. T. Bygget 1945 at eg. På rejse fra fiskeri i Østersøen.

Havareret d. ²⁷/₉ 48 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹¹/₁₀ 48.

Da K. under en storm med forholdsvis rolig sø befandt sig ud for Øland. blev skibet ramt af en sø, der slog ind over agterdækket. Herved blev styrehus og kappen til motorrummet beskadiget, prammen knust, og motorrummet fyldt med vand. K. blev taget på slæb af et andet fiskefartøj. Efter to døgn forløb, da motorrummet var lænset for vand. lykkedes det at få motoren startet, hvorefter der sejledes til Hundested.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

262. S/S **Koura** af Vaasa, 3335 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

1 mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{4}{3}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{4}{3}$ 48.

Kl. ca. 9³⁰, da K. lå i Frihavnen og lossede stykgods, var en havnearbejder i færd med ved hjælp af en hook at løfte enden af en finerballe, der lå ved kanten af en dyb åbning i ladningen. Herunder mistede den pågældende sit tag i finerballen og faldt baglæns ca. 6 m ned i bunden af lasten. 1 en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet, men var inden ankomsten hertil afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

263. Ff. **Kr. Heerup** af Thyborøn, 34 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg.

Grundstødt d. $\frac{18}{9}$ på Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{19}{10}$ 48.

Under en S.-lig storm strandede K.H. S. for Thyborøn og kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

264. M/S **Kronprins Frederik** af Esbjerg, 3894 B. R. T. Bysrget 1941 af stål.

Påsejlet d. $\frac{29}{11}$ 48 i Harwich.

Rapport fra Ministry of Transport. London.

Kl. 14³⁵, da K.F. lå ved Parkeston kaj, blev skibet påsejlet på stb.s låring af S/S »Antwerp«. Ved kollisionen fik K.F. skibssiden lettere beskadiget.

Anm. Rapport fra A. foreligger ikke.

265. M/S **Kronprins Olav** af København. 3038 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{17}{12}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{17}{12}$ 48.

Kl. 13⁵⁶, da K.O. lå ved Larsens plads, var to havnearbejdere ved at lægge ladeplanker på plads ved en åbentstående luge ved hjælp af hooks, der huggedes i jernbøjler på plankerne. Under arbejdet herved gled den ene arbejders krog ud af bøjlen, hvorved den pågældende faldt bagover ca. 3 m ned i lastrummet. Ved faldet beskadigede han benet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

266. Ff. **Laboe** 59 af Laboe, 10 B. R. T. På rejse fra Laboe til fiskeplads i Femerbælt.

Grundstødt d. $\frac{27}{5}$ 48 ved Falsters V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{5}$ 48.

Kl. 5⁰⁰ grundstødte L. 59 under en VNV.-lig kuling med N.-gående strøm ved Skelby. Fartøjet kom næste dag flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorskade i forbindelse med den omstændighed, at fartøjet ikke var udrustet med ankre.

267. M/S **Laika** af Ommel, 146 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Horsens til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{9}{12}$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. $\frac{18}{12}$ 48.

D. $\frac{8}{12}$ kl. 22⁰⁰ passerede L. lystønden på 56°09'0 N. brd., 11°45'0 Ø. lgd., log 23 $\frac{1}{2}$, hvorefter kursen ændredes mod Kattegat S. fskb. Kl. 23³⁰ blev det tæt tåge. og farten mindskedes. Kl. 1³⁰ hørtes tågesignal fra fyrskibet tv. om bb., og kursen ændredes til SØ., log 41 $\frac{1}{2}$. Kl. ca. 2⁰⁰ ændredes kursen til SØ. $\frac{1}{2}$ S., og kl. ca. 2³⁰ til SSØ. Der loddedes jævnlige uden bund. Kl. ca. 3⁰⁰ tog L. grumlen 1 sm. V. for Gilleleje havn og blev slående. Kl. 11⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have raset skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning.

268. D/Fg. **Langeland** af Svendborg, 422 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

a) På rejse fra Svendborg til Rudkøbing.

Kollideret d. $\frac{28}{10}$ 48 ved Fyns S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{1}{11}$ 48.

Se nr. 208.

b) På rejse fra Rudkøbing til Svendborg med passagerer og jernbanevogne.

Grundstødt d. $\frac{5}{12}$ 48 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{12}$ 48. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{14}{2}$ 49.

Kl. 18⁴⁰ afgik L. fra Rudkøbing. Vejret blev efterhånden usigtbart. Efter at skibet havde passeret røgeriet på Mårodde, der kunne ses i lyskeglen fra projektøren i normal afstand, styredes dev. VNV. mod den røde 2-kost ved Mårodde. Da kosten efter 1 minuts sejlads ikke var kommet i sigte. beordredes maskinerne, der gik fuld kraft frem. langsomt frem. Kort efter blev maskinerne stoppet og derefter beordret fuld kraft bak. Inden farten var gået af L., tog skibet imidlertid — kl. ca. 19³⁰ — granden ud for Røde mølle og blev stående. D. $\frac{9}{12}$ kl. 12⁵⁰ kom L. flot ved fremmed hjælp. Under flottagningen kom L.s bb.s skrue ukklar af en slæbewire.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

269. Lystfartøj **Langesund II** af Odense, 19 B. R. T. På rejse fra Skagen til Lissabon.

Kollideret d. $\frac{29}{9}$, 48 i Atlanterhavet, forlist.

Søforklaring i Alder d. $\frac{6}{10}$ 48.

Kl. 3³⁵. da L.II, der gik for sejl alene, i stille vejr med tåge befandt sig ca. 25 sm. V. for Kap Roca, hørtes et tågesignal om stb. Fra L.II afgaves hyppige tågesignaler. Ca. 5 minutter senere sås en rød lanterneskib »Roxane« af le Havre, nærme sig med kurs ret mod L.II. Da en påsejling svntes uundgåelig, sprang 2 mand af L.II.s besætning, der bestod af 3 personer over bord. Umiddelbart efter tørnede R. med stævnen imod L.II. der blev luengende på R.s stævn. Den sidste af besætningen, førerens hustru, som havde opholdt sig om læ under kollissionen. kom på dæk. og ved råb henledte hun R.s besætnings opmærksomhed pa situationen. R.s maskine blev nu stoppet, hvorefter L. II sank. Den ene af de ombordsprungne svømmede hen til R. og blev taget om bord. hvorefter der sattes en båd på vandet. De to andre af besætningen blev derefter bjerget om bord i R.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

270. M/Gl. **Leif** af Århus, 155 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Horsens til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{19}{3}$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{3}$ 48, søforhør i Århus d. $\frac{3}{4}$ 48.

KI.20⁰⁰ passerede L. under en jævn SV.-lig brise på kurs dev. NØ.t.N. Røsnæs pulle, fyr i 3 sm.s afstand. Kl. 20³⁰ blev det diset, hvorfor farten mindskedes til 4 knob. Kl. 20⁴⁵ loddedes 16—17 m. kl. ca. 21⁰⁰ 16—17 mog kl. ca. 21⁰⁵ 6—7 m vand. Kl. 21¹⁰ tog skibet grunden på Sejro Nordvestrev og blev stående. D. $\frac{26}{3}$ kl. ca. 23⁰⁰ kom L. af grunden ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladingen var kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

271. Ff. **Libanon** af Skagen, 27 B. R. T. Bygget 1924 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Skagen med rejer.

Grundstødt d. $\frac{19}{3}$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{3}$ Søforklaring og søforø i Skagen d. $\frac{8}{4}$ 48.

Kl. 19³⁰ afsejlede L. i regebdis fra en fiskeplads ca. 16 Sm. N.t.V. $\frac{1}{2}$ V. af Grenen Der styredes S.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. mod Skagen rev fskb. Farten var ca. 7 knob. Kl. 21¹⁰ loddedes 80 fv. vand. hvorefter kursen ændredes til SSV. Det var nu tæt tåge. Kl.21⁵⁰ tog fartøjet grunden ca. 1 sm. V. for Grenen og blev stående. L. er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet kun blev benyttet een gang, samt at kursen ændredes til SSV. inden distancen til Skagen rev fskb. var udløbet

Anm. 2. Føreren af L. er under $\frac{23}{7}$ 48 ved søretten i Skagen blevet idømt en statskassen tilfaldende bøde af 100 kr. for overtrædelse af sølovens §293.

272. S/S **Lica Mærsk** af Ålborg, 2480 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Gdansk til Rotterdam med kul.

Motorhavari d. $\frac{30}{9}$ 48; søgt nødhavn.

Søprotest afgivet til generalkonsulatet i Rotterdam d. $\frac{16}{10}$ 48.

Den $\frac{30}{9}$ knækkede krumtapakslen i blæseren, og da kedelrørene i stb.s kedel d. $\frac{1}{10}$ blev lække, besluttedes det at søge nødhavn i Gdynia.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at krumtapakslen knækkede.

273. S/S **Lilleborg** af København, 1455 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Dunkirk til Manchester med hvede.

Tørnet kanalsiden d. $\frac{1}{12}$ 48 i Manchesterkanalen.

Søforklaring og søforhor i Svendborg d. $\frac{17}{1}$ 49.

Kl. 7³⁵, da L, der havde lods og kanalstyrer om bord, befandt sig ved Ellesmore Port, kom skilbet ind i tæt røg fra en fabrik, hvorfor farten mindskedes. Kort efter sås en lygte i land ret for. hvorefter maskinen straks beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl.7⁴⁰, tørnede L. hårdt mod kanalsiden. Efter pejling af tanke og rendestene, der viste sig at være læns. fortsattes rejsen. Eu senere undersøgelse viste, at L. havde fået 6—7 plader trykket ind og 10 spanter samt kollissionsskoddet bøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollissionen skyldes den tætte røgbanke.

274. M/S **Lillebælt** af Middelfart. 142 B. R. T. Bygget 1921 af eg. bøg og fyr. På rejse fra Skive til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{21}{11}$ 48 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $\frac{25}{11}$ 48

Kl. 8³⁰ afsejlede L. fra Skive. Fra nordenden af den gravede rende styredes dev. N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 9³⁰ sås halmprikken V. for Lunds hage forude. Kort efter hørtes uregelmæssigheder i motorens gang, hvorfor føreren efter at have beordret rorgængereren til at holde kurs, gik ned i motorrummet for at tilse motoren. Kl.9⁴⁵ tog L. grunden Ø. for halmprikken og blev stående. Kl. 10⁴⁵ kom L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at halmprikken fejlagtigt holdtes om bb.

275. Lystk. **Lilly** af København. 18 B. R. T. Bygget 1925 af eg.

Havareret d. $\frac{9}{7}$ 48 ved Hollands V.-kvst.

Søforklaring i Harlingen d. $\frac{9}{7}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{13}{9}$, 48.

Kl. 14⁰⁰ afsejlede L., der havde lods om bord og gik for storsejl og fok, fra Terschelling havn. Kl. 14³⁰ forsøgtes det at stagvende: men da L. ikke lystrede roret, sattes motoren i gang. På grund af opfriskende vind bjergedes storsejlet. Kort efter sattes mesanen for at få fartøjet på kurs. Da det viste sig, at roret var havareret, blev ankret stukket i bund, og der sattes signal for at tilkalde lods båden. Omtrent samtidig blev slæbejollen kastet op under hækken af en sø, hvorved udrækkeren på agterdækket blev knust. Noget senere brækkede ankerkæden, og da L. kom i drift mod lægt vand, startedes motoren påny. L. blev senere taget på slæb af lods båden fra Terschnelling og slæbt ind til Terschelling havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skylds vejrforholdene.

276. Ff. **Lindy Green** af Hirtshals. 20 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Forlist d. $\frac{18}{9}$ 48 i Nordsøen: 4 omkomne.

Søforhør i Hjørring d. $\frac{6}{10}$ 48.

D. $\frac{17}{9}$ kl. 18⁰⁰ afsejlede L.G. sammen med to andre fiskefartøjer fra en fiskeplads ca. 80 sm. V.t.N. for Hanstholm. Der styredes Ø., og det blæste en opfriskende V-lig kuling. D. $\frac{18}{9}$ kl. 3⁰⁰ sås Hanstholm fyr i kimingen i S. $\frac{1}{2}$ V., hvorefter kursen ændredes til NØ. Det blæste nu en V.-lig storm. Fartøjerne var i sigte af hinanden. Kl. 6³⁰ sås L.G. i stor afstand forude og tabtes derefter af syne. Kl. 9⁰⁰ forsøgtes det forgæves at kalde L.G. pr. radiotelefon. Da L.G. ikke kom i havn, eftersøgtes fartøjet af redningsdamperen »Vestkysten« og fiskefartøjer; men uden resultat. Dele af L.G.s kabys og styrehus samt en redningskrans er senere drevet i land Ø. og V. for Hirtshals.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Peter Green Skovgaard Sørensen, bedstemand Christian Jensen, fisker Carl Egon Thomsen og skibsdreng Frank Madsen, alle af Hirtshals.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

277. Ff. **Lis** af Hvide Sande. 15 B. R. T. På rejse fra Ballen til fiskeri ved Flensborg grund.

Grundstødt d. $\frac{9}{2}$ 48 ved Samsø Ø.-kyst

Søforhør i Tranebjerg d. $\frac{11}{2}$ 48.

Kl. 2⁰⁰, da L. under en jævn S.-lig brise med sneykning lå opankret Ø. for Vejrø i 4—5 fV. vand, brækkede ankerrossen, og fartøjet gik i drift for vind og strøm. Det forsøgtes forgæves at starte motoren og kl. ca. 4⁰⁰ tog L. grandes på Lindholms S.-kyst og blev stående. Besætningen, der bestod af 3 mand, roede i land i jollen. Fartøjet kom d. $\frac{13}{2}$ flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

278. M/Gl. **Lis** af Marstal. 116 B. R. T. Bygget 1913 af stål.

a) På rejse fra København til Landskrona.

Grundstødt d. $\frac{25}{8}$ 48 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Landskrona d. $\frac{28}{8}$ 48 Søforhør i Hobro d. $\frac{13}{11}$ 48.

Kl. 9⁰⁰, da L. under en frisk VSV.-lig brise befandt sig under indsejling til Landskrona, mistede skibet Styret og begyndte at falde stb. over. Motoren kobledes fra og kastedes derpå bak, samtidig med at roret lagdes bb.; men L. vedblev at dreje stb. og tog umiddelbart efter grunden uden for havneindløbet og blev stående. L. kom samme dag flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet har fået for lidt vand under kølen i rendens sydside og derved har mistet styret.

b) På rejse fra Assens til Hobro med melasse.

Grundstødt d. $\frac{15}{10}$ 48 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{10}$ 48, søforklaring i Hobro d. $\frac{19}{10}$ 48.

Kl. 23⁴⁵, da L. underen frisk SV.-lig kuling på NNØ.-lig kurs befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ sm. fra Tunø Røn fyr, gav føreren rorgængerorden til at holde Sletterhage fyr om bb. og styre NNØ., hvorefter han gik under dæk. Ca. 4 minutter senere grundstødte L. på Tunø Røn ca. 10 m fra fyret. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak; men L. blev stående. D. $\frac{16}{10}$ kl. 18³⁰ kom L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af Tunø Røn fyr med Sletterhage fyr.

279. Ff. **Lisa G.** af Skagen, 33 B. R. T. Bygget 1945 af eg.

Kollideret d. $\frac{28}{1}$ 48 i Skagen havn.

Søforhør i Skagen d. $\frac{13}{5}$ 48.

Se nr. 161.

280. M/B **Lise** af Odense, 6 B. R. T. På rejse fra fiskeplads ved Gabet til Odense.

En mand omkommet ved kulstofgiftning d. $\frac{31}{10}$ 48 på Odense fjord.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{3}{11}$ 48. Forhør i Odense d. $\frac{3}{11}$ 48.

Da L. befandt sig ud for Roholm, opdagedes det, at arbejdsmand Carl Aage Madsen at Odense, der opholdt sig i kahytten, var bevidstløs, hvorfor han blev båret ud af kahytten og anbragt på agterdækket, hvor han kort efter kom til bevidsthed. Da L. havde passeret Klintebjerg, mistede den pågældende atter bevidstheden. Da L. befandt sig ud for Stige, rekvireredes en ambulance, der kort efter kom til stede og kørte den pågældende til hospitalet; men inden ankomsten hertil var han, trods oplivningstorsøg, afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at udstødsrøret var utæt, og at udstødsrøret er trængt ind i kahytten.

281. M/S **Lise Eg** af Næstved, 200 B. R. T. Bygget 1914 af stål.

a) På rejse fra Herøen til Næstved med salpeter.

Motorhavari d. $5/6$ 48 i Skaberak.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. $9/6$ 48.

Kl. 10⁴⁵, da L.E. under en SV.-lig brise befandt sig i Skagerrak, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at luftpumpen var havareret, samt at besætningen ikke kunne udbedre havariet. Der blev derfor ved flagsignaler tilkaldt bugserassistance, og kl. 12⁴⁰ opnåedes forbindelse med et skib, der bugserede L.E. til Skagen.

b) På rejse fra Larvik til Næstved med træmasse.

Kastet dækslast over bord d. $9/11$ 48 i Skagerak.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. $13/11$ 48.

Kl. 19³⁰, da L.E. under en SV.-lig storm med svær sø befandt sig i Skagerak, havde skibet stærk slagside, hvorfor det blev lagt op mod vind og sø med mindsket fart. Kl. ca. 20⁰⁰ blev en del af dækslasten kastet over bord for at få skibet rettet op. Kl. ca. 22⁰⁰ kunne rejsen fortsættes.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

282. M S **London** af København, 2745 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

Brand om bord d. $4/5$ 48 i Alexandria.

Søforklaring i Alexandria d. $17/5$ 48.

Kl. 1⁵⁰, da L. lå i Alexandrias havn med en ladning stykgods, opdagedes det, at der kom røg op fra luftventilerne ved 2- og 3-lugen. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og luftventiler og åbninger til lastrummet tætnedes, hvorefter der åbnedes for skibets kulsyre-brandslukningsanlæg til nr. 2- og 3-lastrum. Noget senere, da røgdudviklingen var mindre kraftig, lykkedes det at trænge frem til brandstedet og påbegynde slukning med brandslange. Kl. 5⁰⁰ var branden slukket. Ved branden blev L. en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at brandens opståen skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning.

283. Ff. **Loreley** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr.

Grundstødt d. $22/7$ 48 ved Grønlands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7/1$ 49.

Kl. ca. 11⁰⁰ drev L. ind på et skær ved Spangølerøen. L. blev læk og blev senere slæbt til Holsteinsborg af et andet fartøj.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

284. M/S **Lorna** af København, 349 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Nakskov til Kalundborg i ballast.

Grundstødt d. $26/4$ 48 i Nakskov fjord.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $1/5$ 48.

Kl. 17³⁰ afsejlede L. under en frisk V.-lig brise fra Nakskov. Kl. ca. 18⁴⁰ passeredes sydspidsen af Enehøje. På grund af stærk solglitter i vandet, kunne afmærkningen i løbet umiddelbart forude ikke ses, hvorfor der styredes efter den hvide 2-kost ved Hvidegrund SV. Kort efter tog L. grunden ved Knølen og blev stående. D. $29/4$ kl. 3⁵⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets fører blev blændet af solen.

285. S/S **Lotta Dan** af Esbjerg, 1859 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Rotterdam til Kotka i ballast.

Grundstødt d. $31/10$ 48 ved Finlands S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $11/11$ 48.

Kl. ca. 17⁵⁵, da L.D., der havde lods om bord, med mindsket fart befandt sig i Rödhäll Fyrs hvide vinkel, ændredes kursen til retv. 39° mod fyret. Kl. ca. 18⁰⁰ ændredes kursen til NØ.t.N. Kort efter, da den hvide vinkel i, hvad der blev antaget for Fagerø fyr, kom i sigte om stb., forandredes kursen til Ø N Ø. Kl. Ca. 18²⁵ forandredes kursen til Ø S Ø., og samtidig beordredes maskinen fuld kraft frem. Kl. ca. 18³⁴ var sidstnævnte fyr tværs om stb. Kl. ca. 18⁴⁴ blev maskinen beordret langsomt frem. Kl. ca. 18⁴⁵ tog skibet grunden og blev stående. En undersøgelse viste, at skibet stod på SV.-spidsen af Suurkari, og at Kalliskari fyr var blevet forvekslet med Fagerø fyr D. $2/11$ kom L.D. flot ved hjælp af bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det oven for anførte.

286. S/S **Lotte Skou** af København, 1424 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Gdynia til Gent med kul.

Sprunget læk og forlist d. $9/2$ 48 ved Hollands N.-kyst.

Søforklaring i Amsterdam d. $11/2$ 48. Søforhør i København d. $16/2$ 48. Forlisansmeldelse dat. København d. $13/6$ 48.

Kl. 9⁰⁰ passerede L.S. under en hård VNV.-lig kuling på kurs retv. 190° lystønden på 52°33'26" N. brd., 4°30'48" Ø. Lgd., kig 97. Da vinden var opfrisket med tiltagende sø, lagdes skibet på kurs retv. 286°. Kl. 12⁴⁵, da det blæste en hård storm med høj sø, tog L.S. en svær sø over, hvorved skibet fik ca. 5° stb.s slagside; kl. 12⁵⁵ fik skibet atter en svær sø over, der forøgede slagsiden til ca. 8°. Kl. 13¹⁰, da L.S. trods forceret fuld kraft frem drev ind mod kysten, tilkaldtes assistance af bjergningsbåd over Schewninge radio. Da bjergningsbåden kl. ca. 15⁰⁰ endnu ikke var kommet i sigte, blev skibet opankret for stb.s og bb.s ankre i 8 fv. vand ca. 3 sm. fra land ud for Ijmuiden med henholdsvis 120 og 90 fv. Kæde, samtidig

med at maskinen holdtes gående fuld kraft frem. Umiddelbart efter kom redningsbåden fra Ijmuiden i sigte og holdt gående i nærheden af skibet. Kl. 15¹⁵ opdagedes det. at L.S. lækkede stærkt. Da vandet trods alle læsemidler steg stærkt i maskinrummet og på fyrpladsen, og skibet til sidst havde fået over 25° slagside, blev redningsbåden tilkaldt. Kl. 15⁴⁵ gik 12 mand i redningsbåden, og kl. 17⁰⁰, da slagsiden trods stadig lænsning var vokset til ca. 45°, og det befrygtes, at L.S. ville kæntré, blev den resterende del af besætningen optaget i redningsbåde. Kl. ca. 17³⁰ sank L.S.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

287. M/S **Louisiana** af København, 6554 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Cardiff til Hampton Road.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 17/7 48 i atlantehavet.

Søforklaring i Stockholm d. 23/8 48, søforhør i København d. 21/10 48.

Kl. 16⁰⁰, da dæksbesætningen i L. i godt vejr med rolig sø var i færd med at nedtage kornskoddente, styrtede matros Broder Hansen Petersen af Hoptrup ned i lastrummet. Kl. 16³⁰ døde den pågældende som følge af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at en luge, som den pågældende stod på under arbejdet, er styrtet ned i lastrummet.

288. Ff. **Lydia** af Hvide Sande, 20 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande i ballast.

Rørt grunden, sprunget læk og sat på grund d. 7/10 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Ringkøbing d. 4/11 48.

Kl. ca. 11³⁰, da L. under en jævn VNV.-lig brise med hård udgående strøm befandt sig ca. 300 m fra den nordre mole ved indsejlingen til Hvide Sande, tog fartøjet grunden og blev læk. Trods lænsning steg vandet i motorrummet så højt, at motoren gik i stå, og L. begyndte at drive udefter i SV.-lig retning. L. blev nu taget på slæb af et andet fartøj. og det besluttedes at sætte L. på grund S. for havnen, da L. ikke kunne påregnes at kunne flyde over barren ind til havnen på grund af det forøgede dybgående. Kl. ca. 13¹⁵ sættes L. på grund ca. 500 m S. for indsejlingen til Hvide Sande, ca. 25 m fra land, efter at besætningen — 4 mand — var taget om bord i det andet fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

289. M/Jt. **Lyø** af Marstal, 58 B. R. T. Bygget 1900 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11/6 48 i Gilleleje havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15/6 48.

Kl. ca. 16⁰⁰, medens L. var under losning i Gilleleje havn, tømte en jernbalje under ophivning mod undersiden af lugekarmen. Efter at baljen var kommet fri af lugekarmen, bristede lossewiren, og jernbaljen, der indeholdt ca. 200 kg kalisalt, styrtede ned i lasten og ramte en havnearbejder, der tik et kompliceret benbrud. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår at det ovenfor anførte.

290. Ff. **Maagen** af Bahl strand. Bygget 1914.

Kollideret d. 3/7 48 i Stege havn.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 25/8 48.

Kl. ca. 14⁰⁰ afsejlede M. fra Stege havns bedding for at gå ind i nordre havn. Efter at indsejlingen var passeret, drejedes til bb. mod den plads, hvor fiskefartøjer sædvanlig ligger. Umiddelbart efter kursændringen blev fartøjet påsejlet af M/B »Roret« af Nyord, der på grund af dårlige udsigtsforhold først sås umiddelbart før kollisionen. Ved denne ramte R. med stævnen mod M.s stb.s side midtskibs.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. ca. 14⁰⁰ afsejlede fra nordre havn og sejlede med langsom fart i en afstand af ca. 5 m fra søndre mole mod havneindsejlingen. Kort før denne nåedes, bemærkede føreren, at en mand på kajen råbte noget. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter kom M., der ikke havde kunnet ses før, i sigte, og kollisionen indtraf som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de dårlige udsigtsforhold ved passage af havneindsejlingen samt den omstændighed, at intet af fartøjerne afgav opmærksomhedssignal.

291. Ff. **Maagen** af Kolding, 11 B. R. T. På rejse fra Kerteminde til Kolding med fisk.

Kollideret d. 25/11 48 i Lillebælt.

Søforhør i Middelfart d. 16/12 48.

Se nr. 63.

292. Ef. **Maagen** af Sandvig B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Sandvig med fisk.

1 mand faldet over bord og druknet d. 19/2 48 i Østersøen.

Søforhør i Rønne d. 17/3 48.

Kl. ca. 2³⁰, da M. under en hård NØ.-lig kuling med snetykning styrende V.t.N. befandt sig ca. 60 sm. Ø. for Bornholm, brød en kraftig sø ind over dækket, hvorved fartøjet krængede over Umiddelbart efter savnedes fisker Edmund Julius Hansen af Sandvig, der havde opholdt sig i læ af styrehuset. M. blev straks lagt på modsat kurs, og projektøren tændt; men på grund af vejrforholdene var al eftersøgning forgæves. Efter ca. 1 times forløb fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er skyllet over bord og druknet.

293. S/S **Madie** af Egersund, 294 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{5}{4}$ 48 i Egersund.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{4}$ 48.

Kl. ca. 16⁰⁰, da M. lå ved værft i Egersund, skulle en mand — elektriker Harry Pryds Petersen af Sønderborg — hejses op i masten ved hjælp af en 2 $\frac{1}{2}$ ” manila topjolle og bådsmandsstol. Herunder brækkede topjollen, hvorved den pågældende faldt ca. 5 m ned og slog sig bevidstløs. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance bragt til hospitalet, men var ved ankomsten dertil afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den forulykkede har benyttet en jolle, som ikke var beregnet til så stor en vægt.

294. Ff. **Magda** af Hadsund, 8 B. R. T.

Påsejlet d. $\frac{18}{5}$, 48 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{18}{8}$ 48.

Se nr. 31.

295. M/Jt. **Maja** af Rønne, 20 B. K. T. Bygget 1907 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. $\frac{30}{4}$ 48 i Rønne havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{6}{5}$ 48. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{3}{5}$ 48.

Kl. ca. 16⁰⁰ afgik M. fra Rønne sydhavn. Da skillet med en fart af ca. 2 knob befandt sig 10—20 m Ø. for nordenden af den vestre mole, sås et fiskefartøj, »Tove« af Hundested, for indgående tæt ved molehovedet. Roret blev straks lagt hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede T. imod M.s klyverbom, som brækkede.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj med mindsket fart befandt sig for indgående ud for den vestre moles hoved, sås M. for udgående. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev afgivet opmærksomhedssignal fra de to fartøjer.

296. M/S **Malaya** af København, 8437 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{17}{12}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{17}{12}$ 48.

Kl. ca. 11⁰⁰, medens M. lå fortøjet langs kajen ved østmolen i Københavns frihavn, blev en tændt fakkel stukket ind ad lemmen til fyrrummet for at tænde donkeykedlen. Herved slog en slikflamme ud og forbrændte venstre arm på maskinassistenten, der var i færd med at tænde kedlen. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes gasansamling i fyrrummet.

297. M/S **Malmø** af Malmø, 1588 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra København til Malmø.

Kollideret d. $\frac{27}{11}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{4}{12}$ 48.

Kl. 19⁴⁰ afgik M. i tåget vejr fra Havnegade. Da skibet befandt sig ud for Nyhavn, blev kursen ændret til NNØ., og motoren, der gik fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem. Da M. var ud for Kvæsthustbroen, blev roret beordret lagt lidt bb. for at bringe skibet, der lå $\frac{1}{2}$ str. Ø. for den kurs, der skulde styres, op på kursen. Under drejningen bb. over mistede M. styret og stævnedes skråt ind mod et andet skib, M/S »Odense«, af Odense, som lå fortøjet ved kajen. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, men kort efter tørnede M. med stævnen imod O.s stb.s side. Ved kollisionen fik O. en del ovenbords skade, og fortøjningen sprængtes, hvorved O. gik i drift og tørnede mod M/S »Møen« af Svendborg, der lå fortøjet foran for O.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

298. Lystkutter **Mamseta** af Djursholm. 8 B. R. T. På rejse fra Christiansø til Hammerhavnen.

Forlist d. $\frac{9}{8}$ i Hammerhavnen.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{8}$ 48.

Kl. 1⁰⁰, da M. i sigtbart vejr under en SV.-lig storm var under indsejling til Hammerhavnen, blev fartøjet ramt af en brådsø og sank. Besætningen kom i land ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til forliset angives at være, at fartøjet mistede styret.

299. M/Kt. **Manø** af Lohals, 40 B. R. T. Bygget 1874/1902 af eg. På rejse til Hjarbæk med brosten.

Grundstødt, en dreng kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{4}{6}$ 48 i Hjarbæk havn.

Politirapport dat.

Kl. ca. 19⁰⁰, da M. befandt sig for indgående i sejløbet til Hjarbæk havn, tog skibet grunden ca. 30 m fra molen og blev stående. Under forsøg på at bringe M. flot blev der ved hjælp af skibets håndspil hevet på en wire, som var gjort last på molen. Herunder smuttede palen på spillet, hvorved en dreng, der hjalp med til at hive, rantes af håndsvinget i panden, hvor der opstod et åbent kraniebrud. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

300. Ff **Marconi** af Hundested. 19 B. R. T. På rejse fra polsk havn til København.

Påsejlet due d'albe d. $\frac{22}{11}$ 48 i Falsterbokanalen.

Søforhør i Hundested d. $\frac{22}{3}$ 49.

Kl. ca. 18⁰⁰, da M. med ca. 4 knobs fart i diset vejr befandt sig ved indsejlingen til Falsterbokanalen, tørnede fartøjet en due d'albe, der blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at due d'alben ikke var afmærket med lvs.

301. Ff. **Marconi** af Strandby, 16 B. K. T. Bygget 1914.

Sprængt fortøjningerne, drevet på grund d. 18/9 48 i Hirtshals havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 6/10 48.

Natten mellem d. 17/9, og 18/9, medens M. uden besætning lå fortøjet uden på en anden kutter, blæste det op til en hård V.-lig storm. Herunder sprængtes M.s fortøjninger, der bestod af 2 3-tommers og 4-tommers trosser og en 3-tommers manillatrosse agter, og M. Drev på grund i østbassinet. D. 21/9 kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik M. roret og kølen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

302. M Gl. **Mariane** af Rødvig, 88 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Strabund til Fakse Ladeplads med kali.

Motorhavari d. 18/11 48 i Østersøen, søgt nødhavn.

Søforhør i Store-Heddinge d. 27/11 48.

Kl. ca. 16⁰⁰, da M. under en hård SV.-lig kuling med huj so befandt sig i farvandet mellem Møen og Falsterbo styrende N., sprængtes det ene glødehoved på motoren, og motoren gik i stå. Der holdtes af for vejret, og rejsen fortsattes for sejl alene med kurs NØ.t.N. Kl. ca. 18⁰⁰ passeredes SØ. om Falsterborev fskb. i en afstand af 2—3 sm. Kl. ca. 20³⁰ var skibet nået ind tæt Ø. for Falsterbokanalen, hvor der ankredes i 5 fv. vand. D. 19/11 blev M. bugseret ind til Trelleborg al en bjergsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

303. S/S **Marianne** af København, 1574 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Frederikshåb til Patros med saltfisk.

Tørnet undervandshindring d. 29/11 48 i Middelhavet, søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 19/1 49.

Kl. 8⁰⁰ pejledes Cozzo Spadario fyrtårn i ret. N. 11., og afstanden gissedes til 10 sm. Det blæste en frisk N Ø.-lig brise med svær dønning fra N. Kl. 8⁰⁵ mærkedes et stød i skibet, som ved pejlinger dog tilsyneladende fandtes tæt. Kl. 9⁰⁰ pejledes imidlertid 9 tommer vand i agterlasten, og pumperne sattes igang. Da M. vedblev at trekke vand, søgtes nødhavn i Messina, hvortil M. ankom d. 30/11 kl. 10²⁵.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

304. S/S **Maria Toft** af København, 2884 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Rouen til Emden i ballast.

Havareret ved eksplosion d. 22/9 48 i Nordsøen.

Søforklaring i Amsterdam d. 28/9 48. Søforhør i København d. 10/2 48.

Kl. 4⁵⁰, da M.T. befandt sig ca. 500m N. for lysbøjen på 53°29'45" N. brd., 5°16'05" Ø. lgd., indtraf en voldsom eksplosion, hvorved alt lys i skibet gik ud. Det lykkedes maskinpersonalet at redde sig op fra maskinrummet, som hurtigt fyldtes af damp. Da stopventilen på kedlen ikke kunne bringes til at virke, fortsatte skibet sin fart fremover, indtil det kl. ca. 5³⁰ lykkedes at komme ned i maskinrummet og stoppe maskinen, hvorefter der ankredes. En undersøgelse viste, at maskine og hjælpemaskineri var stærkt beskadiget, samt at M.T. var læk i tunnellen. Kl. 13⁴⁰ blev M.T. taget på slæb al 2 bjergningsdampere og bugseret ind til Whisland red, hvortil skibene ankom kl. 20¹⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en mine.

305. M/Jt. **Marie** al Ålborg, 35 B. R. T. Bygget 1898/17 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Bandholm med lervarer.

Grundstødt d. 7/7 48 ved Lollands N.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. 13/7 48.

Kl. ca. 14³⁰ passerede M. den røde l-kost ved Lindholm rev, og kursen sattes mod en genstand, der formodedes at være prikken ved sejløbet ind til Bandholm. Ca. 1/2 sm. fra nævnte genstand, der viste sig at være en bundgarnspæl, hvorpå der var ophængt noget fiskenet, tog M. grunden og blev stående. D. 9/7 kl. 1³⁰ kom M. Flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

306. M/Jt. **Marie** al Kerteminde, 73 B. R. T Byggert 1901 af stål. På rejae fra Frederiksværk til Mullerup.

Kollidert d. 17/4 48 i odden bavn.

Søforklaring i Kerteminde d. 3/5 48.

Se nr. 173.

307. Ff. **Marie Engbjerg** af Hirtshals, 29 B. R. T. Bygget 1918/22 af eg bøg.

Havareret d. 18/9 48 i Hirtshals havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28/9 48. Søforhør i Hjørring d. 3/1 49.

D. 17/9 kl. ca. 28⁰⁰ eftersås fortøjningerne om bord i M.E., der lå fortøje til den yderste ende af kul-kajen i Hirtshals havn. D. 18/9 kl. ca. 0⁰⁰ vågnede den eneste ombordværende ved, at fartøjet huggede i

grunden. Det blæste da en storm. En undersøgelse viste, at M.E. havde sprængt fortøjningerne og var gået i drift i havnen. Herunder tog M.E. grunden ved den Ø-lig mole og blev stående. Kl. ca. 17⁰⁰ kom M.E. flot. Ved grundstødningen mistedes roret, og skruen og en del af skandækket blev beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

308. M/S **Marie Mærsk** af Fredericia, 10659 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Abadan til Fredericia med petroleum.

Grundstødt d. 29/7 48 på floden Tigris.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 26/8 48.

Kl. ca. 2³⁰, da M.M., der havde lods om bord, befandt sig på floden Tigris, svigtede styreapparatet og skibet drejede stb. over. Motoren, der gik fuld kraft frem, blev beordret fuld kraft bak; men M.M. vedblev at dreje til stb. og tog grunden tæt ved Fao signalstation og blev stående. En undersøgelse viste, at der var for lavt tryk i vædske-styreledningen. Kl. 3¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

309. Ff. **Maritana** af Knopper, 20 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hull med levende fisk.

Grundstødt d. 3/12 48 ved Englands Ø.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. 3/3 49.

Kl. ca. 9⁰⁰, da M. i stille vejr med tæt tåge efter bestikket befandt sig ved Flamborough head loddedes 17 fv. vand. Efter at have udseilet yderligere ca. 200 m tog fartøjet grunden i Cornelia Bay 2 sm. S. for Scarborough og blev stående. Efter ca. 4 timers forløb kom M. flot ved højvandets indtræden. Ved grundstødningen opstod en mindre lækage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at Flamborough head fyrs tågesignal var i uorden.

310. M/S **Mary Ann** af Tuborg havn, 99 B. R. T. Bygget 1925/42/46 af stål. På rejse fra Frederikssund til Ålborg.

Tørnet vrage d. 28/10 48 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 3/11 48.

Kl. 22⁴⁵ passerede M.A. under en let NØ-lig brise med S.-gående strøm lysbøjen på 56°51'7 N. brd. 11°11'0 Ø. lgd. Herfra styredes retv. V.t.N. Kort tid efter blev det tåge. Kl. 24⁰⁰ tørnede M.A. vraget af S/S »Kjøbenhavn« på 56°49'7 N. brd., 10°53'3 Ø. lgd., hvis master, der stak op over vandet, knækkede og faldt ned på M.A.s dæk. Ved påsejlingen blev M.A. læk, og masten brækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge og strømsætning.

311. S/S **Mary Ston** af Tuborg havn, 642 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra København til Horsens.

Tørnet undervandshindring d. 27/1 48 i Kattegat, grundstødt ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 2/2 48.

Kl. 3⁴⁸ passerede M.S. i diset vejr under en svag S.-lig brise lystønden på 55°43'4 N. brd., 10°44'6 Ø. lgd., hvorefter der styredes retv. V.t.N. 7/8 N. Kl. 4²⁰ pejlrdes Vestberg fyr i misv. NV.t.V. 1/2 V. Kl. 4³⁵ tørnede skibet en undervandshindring med stb.s side. Da skibet tilsyneladende var tæt, fortsattes rejsen. Kl. 5⁰⁰ blev det tæt tåge, og farten mindskedes til halv kraft. Kl. 6⁴⁵ passeredes lystønden på 55°40'2 N. brd., 10°10'0 Ø. lgd., hvorefter der styredes retv. N.t.V. 7/8 V. Kl. 7⁴⁵ tog M.S. grunden på Ashoved rev og blev stående. Kl. 8⁵⁵ kom skibet Hot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

312. M/S **Mazzima** af Århus. 301 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Emden til Stege med koks.

Forlist efter eksplosion d. 7/9, 48 i Østersøen. 6 omkomne.

Søforhør i Århus d. 27/9 48. Søforklaring i kotferdam d. 1/11 48.

Kl. ca. 18⁰⁰ afgik M. fra Holtenau. Kl. 23³⁰, da skibet befandt sig ca. 10 sm. S. for Kjelds nor, mærkedes en kraftig eksplosion under skibet agter, hvorved motoren ødelagdes, og stb.s redningsbåd knustes. Besætningen — 9 mand — samledes på agterdækket, og l. styrmand, der havde brækket begge ben, anbagtes i bb.s redningsbåd, der på grund af søen ikke kunne sættes i vandet. Der blev derefter afgivet nødsignal. D. 7/9 kl. ca. 1⁰⁰ krængede M. pludselig over, hvorved redningsbåden blev løftet op på maskincasingen, og da skibet umiddelbart efter sank, blev båden slynget i vandet og fyldt med vand. Det lykkedes føreren og to mand af besætningen at komme op i båden. Der sås ikke noget til den øvrige besætning. Ved middagstid forsøgte det at sætte sejl; men ca. 10 minutter senere kæntrede båden. Det lykkedes de 3 mand at fa tag i båden; men efter et par timers forløb slap føreren sit tag og forsvandt. Nogle timer senere blev de to andre bjergede af et britisk eftersøgningsfartøj og landsat i Slesvig. Vraget af M. blev kl. ca. 14⁰⁰ fundet på pladsen 54°37' N. brd., 10°48'30" Ø. lgd. Det viste sig senere, at en hollandsk matros kl. 4²⁰ var blevet reddet af italiensk S/S »Apollo« og landsat i Gdynia.

Anm. 1. De omkomne var: skibstømrer Jørgen Holger Kjær af Århus, 1. styrmand Ole Jensen af København, 1. maskinmester Peter Hansen. 2. maskinmester Karl Lermar Fast af Sverige, matros Jürgen Huisman af Holland og messedreng Rolf Karlsson af Sverige.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en mine.

313. Motorfærge M.B. 38 af København.

Kollideret d. $22/_{11}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $3/_{2}$ 49.

Se nr. 123.

314. Ff. Merry af Esbjerg, 23 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med fisk.

Grundstødt d. $2/_{11}$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $21/_{1}$ 49.

Kl. ca. 20⁰⁰, da M. under en jævn brise med let diset vejr befandt sig ca. 25 m S. for Skallingen S.V. røde lb., tog fartøjet grunden med agterenden. Motoren blev starks sat på fuld kraft bak, men M. rørte kort efter grunden 3 gange uden at blive stående. Ved grundstødningerne blev M. læk, men kunne fortsætte sejladsen til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tilsanding af renden.

315. S/S M. G. Melchior af Ålborg, 1029 B. R. T. Bygget 1885 af stål.

a) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $19/_{1}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $19/_{1}$ 48.

Kl. 20⁰⁰, da M.G.M. lå fortøjet ved bunkerkuldepotet på Refshaleøen, var nogle arbejdere fra land ved at gøre klar til kulfyldning og aftog herunder en bunkerlem i dækket. Forinden der var foretaget afspærring ved åbningen, som ikke var forsynet med lugekarme, faldt en mand af besæningen, der var på vej langs dækket, gennem åbningen og ca. 5 m ned. hvorved han kom lettere til skade. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lugen ikke var afspærret.

b) På rejse fra Libau til Oslo med glycerin.

Maskinhavari d. $5/_{3}$ og $6/_{3}$ 48 Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $11/_{3}$ 48.

D. $5/_{3}$ kl. 18¹³, da M.G.M. under en frisk V.-lig brise i diset vejr befandt sig på omtrent 58°27' N. brd., 11°02' Ø. lgd., mærkedes nogle svære stød, der viste sig at hidrøre fra en knækket stempelring i L.T.-cylinderen. Maskinen stoppedes, og en reserve-steinpelring isattes. D. $6/_{3}$ kl. 0³⁰, da den midlertidige reparation var tilendebragt, sattes kursen mod Skatren for langsom fart. Kl. 1⁵⁰ stoppede maskinen, og en undersøgelse viste, at L.T.-stemplet var sprængt. Kl. 20¹⁵ ankom en tilkaldt bugserbåd, der bugserede M.G.M. til Frederikshavn.

316. M Sk. Michael af Randers, 99 B. R. T. Bygget 1918 al eg og fyr.

a) På rejse fra Darlowo til Nyborg med kul.

Havareret; brand om bord d. $14/_{2}$ 48 i Østersøen, søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $4/_{3}$ 48.

Kl. 13⁰⁰, da M. i stille vejr styrende V.t.N. befandt sig ca. 24 sm. V.t.N. for Darlwo, mærkedes der rystelser i skibet. En undersøgelse viste, at 2 stævnrørsbolte var knækkede, og at skruerakslen slog i stævnrøret. Da M. trak vand ved stævnrøret, sattes motorens lænsepumpe i gang, og skibets fart mindskedes. Kl. 1600 opdagedes det, at der var gået ild i skotte i lukafet. En jernplade med asbest, der var anbragt uden på skottet, brækkedes fra, og ilden slukkedes med ildslukkeren samt med vand. D. $15/_{2}$, kl 5⁰⁰ opdagedes det, at skibet ikke kunne holdes læns med motorens lænsepumpe, hvorfor lænsning påbegyndtes med håndpumpen. Det besluttedes at anløbe Stralsund, hvortil M. ankom kl. 14⁰⁰. En undersøgelse viste, at det ene skruerblad var brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at træværket har varet dekomponeret.

b) På rejse fra Stralsund til Nyborg med kul.

Grundstødt d. $26/_{2}$ 48 i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $4/_{3}$ 48.

Kl. 18¹⁵, da M., der bugseredes af M/Gl. »Bibe« af Rudkøbing, i tæt tåge med langsom fart befandt sig i Omø sund, grundstødte skibet og blev stående. M. blev kort efter slæbt af grunden af B. og opankret i 23 m vand.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

317. M/Jt. Minerva af Thyborøn, 98 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fn København til Nørresundby med kokuseksPELLER.

Grundstødt d. $28/_{11}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/_{11}$ 48.

Kl. ca. 4³⁰ da M. i stille vejr med tæt tåge med motoren gående langsomt frem befandt sig ud for Hou, loddedes 6,5 m vand, og ca. 2 minutter senere grundstødte skibet og blev stående. Kl ca. 15⁰⁰ kom M. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge

318. M/S Mizar af Groningen, 203 B. R. T. Bygget 1933 at stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $1/_{3}$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $1/_{3}$ 48. Forhør i Københavns byret d. $3/_{3}$ 48.

Kl. ca. 13³⁰, da M. lå i Gasvækshavnen, påbegyndtes lastning af byg i sække med skibets lossegrejer. Da en længe med 10 sække, der vejede ca. 1 ton, under hurtig nedfiring i agterste lastrum befandt sig

ca. $\frac{1}{2}$ m over garneringen i lastrummet, bremsedes der i spillet, der betjentes af en havnearbejder. I det samme brækkede masten umiddelbart over mastekisten og faldt sammen med lossebommen ned over lastrummet og lugekarmen. En havnearbejder, der befandt sig på dækket ved agterkant af lugen, blev ramt i hovedet af lossebommen og dræbt på stedet. En undersøgelse viste, at M.s mast, der var af pitch pine og var ca. 11 m høj og 270 mm i diameter, samt var anbragt i en 2,60 m høj mastekiste mellem skibets 2 luger, ved brudstedet havde dybe vindsprækker og var let trøsket. Til siderne og agterefter havde masten været støttet af vanter og barduner, medens fokkestaget og topstadet, der skulle støtte masten forefter, ikke var sat.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fokkestaget og topstaget ikke var sat. da lastningen påbegyndtes.

319. M/Gl. **Mogens Rask** af Ålborg, 74 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Menstad til Skive med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{25}{10}$ 48 i Limfjorden.

Søforklaring i Skive d. $\frac{28}{10}$ 48. Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{10}$ 48.

Kl. ca. 18⁰⁰ passerede M.R. Løgstør under en jævn V.-lig brise med svære regnbyger. Der styredes i fyrlinien fra Fur vinkelfyr til Favnedyb, hvor kursen kl. ca. 19³⁰ sattes ned gennem dette. Motoren gik meget langsomt. Kl. ca. 20¹⁰ kom en kraftig regnbyge. Skruen blev slået fra, men umiddelbart efter tog M.R. grunden på S.-kysten af Livø, og blev stående. D. $\frac{26}{10}$ kl. ca. 19³⁰ kom M.R. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord eller lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

320. M/Jt. **Mona Ris** at Hirtshals, 37 B. R. T. Bygget 1888/1915 af eg og fyr.

Påsejlet d. $\frac{1}{10}$ 48 i Frederikshavns havn.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $\frac{18}{12}$ 48.

Kl. 20⁴⁵, da M.R. lå fortøjet ved kulkajen, blev skibet påsejlet af minestryrer M.R. 229. Ved påsejlingen fik M.R. stævnen hakket.

Anm. Søforklaring fra M.R. 229 foreligger ikke.

321. Ff. **M. Røntved** af Skaaen. 26 B. R. T. Bygget 1923 af eg og fyr.

Kollideret d. $\frac{26}{11}$ 48 i Skagens havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{16}{12}$ 48.

Kl. ca. 17²⁰, da M.R. for indgående i Skagens havn befandt sig mellem tværmolerne, skulle et medgående fartøj — ff. »P. Bødker« af Skagen — der styrede midt i løbet, overhales på P.B.s bb.s side. Herunder drejede P.B. til bb. uden at afgive signal for drejningen, hvorved M.R. tørnede imod P.B.s bb.s låring.

Af den af P.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj med motoren gående halv kraft frem befandt sig for indgående mellem tværmolerne i løbets nordlige side, blev fartøjet påsejlet af M.R. Ved kollisionen fik P.B. lønningen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M.R. overhalede P.B. i det smalle løb.

322. Minestryger **M. S. K. I.** På rejse fra København til Sønderborg.

Kollideret d. $\frac{10}{12}$ 48 i Smalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{11}{12}$ 48.

Kl. 23⁵⁴, da M.S.K.I under en let SØ.-lig brise i diset vejr befandt sig i Grønsund, ændredes kursen til misv. 287° ind i fyrlinien fra Hårbølle pynts ledefyr. Kl. ca. Kl. 13⁰⁰ observeredes 2 klare hvide lys ca. $\frac{1}{2}$ str. om stb., det ene lodret over det andet, der antoges at hidrøre fra et skib, der bugserede et andet, og lidt senere flere hvide lys om stb. Da der kort efter stadig ikke sås nogle sidelys, mindskedes farten til halv kraft, og da pejlingen af lysene stadig ikke ændredes, forandredes kursen ca. 2 str. til stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort tone med sirenen, Umiddelbart efter sås ret forude et skib, der lå til ankers. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak og roret lagt hårdt bb., men kort efter tørnede M.S.K.I mod ankerliggeren, der viste sig at være M/S »Karl« af Hamburg. Ved kollisionen blev begge skibe lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

323. Minestryger **M. S. K. 2.**

Kollideret d. $\frac{26}{2}$ 48 Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{2}{3}$ 48.

Kl. 9⁰⁰, da M.S.K.2 i tæt tåge med en fart af 1—2 knob befandt sig ml for bunkeruldcpotel ca. 30 m fra kajen, sås 45° om bb. et skib, der senere viste sig at være S/P »Rolf« af København i ca. 30 m afstand med kurs ind mod kajen. Motoren kastedes straks fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med sirenen. Omtrent samtidig hørtes 3 korte toner fra R. Kort efter lå M.S.K.2 stille og begyndte at sakke; men kl. 9¹⁰ tørnede R. med stævnen imod M.S.K.2.s bb.s side 1 m fra stævnen, hvorved M.S.K.2 fik lettere ovenbords skade.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 9¹⁰ i tæt tåge med en fart af ca. 3 knob passerede bøje 5 i yderhavnen, blev roret lagt hårdt bb. Da R. befandt sig ca. 30 m fra kajen ved bunkeruldepotet med kurs ret mod denne, sås M.S.K.2 1 ca. 20 m.s. afstand om stb. Maskines beordredes straks fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med dampfløjten. Fra M.S.K.2

hørtes ligeledes 3 korte toner. Umiddelbart efter tårnede M.S.K.2 med bb.s side af boven imod R.s stb.s anker.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

324. M/S **Møen** af Svendborg, 379 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

Påsejlet d. $27/_{11}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $4/_{12}$ 48.

Se nr. 297.

325. M/Gl. **National** af Middelfart, 61 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra København til Nakskov med hvede.

Grundstødt d. $28/_{1}$ 48 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $6/_{2}$ 48.

Kl. 3^{00} grundstødte N. under en svag SSØ.-lig brise i tæt tåge ved Romsø NV.-huk. Kl. 10^{45} kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.

326. M/Gl. **Nelly** af Hirtshals, 89 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr.

Brand om bord d. $10/_{3}$ 48 i Kalundborg havn.

Søforhør i Vejle d. $12/_{4}$ 48.

Kl. ca. 16^{00} , da N. lå fortøjet i Kalundborg havn, blev en bøtte med tjære sat til opvarmning på ovnen i lukafet. 5—10 minutter senere brød tjæren i brand, og der udvikledes en kvælende røg. Skibets besætning slukkede ilden ved hjælp af en ildslukker og vand. Ved branden blev malingen omkring kakkellovnen afsvedet.

Anm. Ministeriet må antage, at tjæren er kommet i kog og derved er løbet ned over ovnen og blevet antændt

327. M/Gl. **Neptunus** af Marstal, 84 B. R. T. Bygget 1901 af stål.

En mand kulilteforgiftet d. $23/_{5}$ 48 i Kalundborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $3/_{6}$ 48.

Kl. ca. 11^{15} , da N. lå fortøjet i Vesthavnen med en fuld ladning brunkul, fandtes en mand af besætningen bevidstløs i køjen. En tilkaldt læge konstaterede en kulilteforgiftning, hvorefter den bevidstløse i en tilkaldt ambulance blev kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at der er trængt kulilte fra lastrummet ind gennem utætheden i skoddet til lukafet

328. S/S **Nevada** af København, 7168 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

a) På rejse fra Baltimore til København med kul.

Grundstødt d. $9/_{3}$ 48 ved Anholt.

Søforklaring i Kalundborg d. $12/_{3}$ 48.

Kl. 20^{27} passerede N. under en jævn V.-lig brise med let dis lystønden på 57° N.brd. $11^{\circ}40'6$ Ø.lgd. tæt om bb., log 16,5, hvorefter der styredes retv. 169° , idet der regnedes med 2° afdrift. Kl. 22^{15} , log 35, loddedes 40 m. Kl. 22^{20} havdes et blink, der antoges for at være lystønden på $56^{\circ}50'9$ N. brd. $11^{\circ}47'7$ Ø.lgd., men som senere viste sig at være Anholt fyr, tværs om stb. i en gisset afst. af ca. 1,5 sm. Næsten samtidig tog skibet grunden ca. 150 fod V. for Anholt Knob røde l-kost og blev stående. D. $10/_{3}$ kl. 6^{05} kom N. af grunden ved egen hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af Anholt fyr og lystønden på $56^{\circ}50'9$ N.brd. $11^{\circ}47'7$ Ø.lgd.

b) På rejse fra Wabana til England med jernmalm.

Påsejlet Isbjerg d. $6/_{6}$ 48 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i St.John's, Newfoundland, d. $11/_{6}$ 48. Søforhør i Århus d. $23/_{10}$ 48.

Kl. 5^{43} passerede N. Cape St. Francis i 3 sm.s afstand. Der styredes retv. 48° . Kl. 6^{55} blev det tåget, og farten mindskedes til langsomt frem. Kl. 7^{55} beordredes maskinen halv kraft frem. Kl. 9^{35} hørtes udkigsmanden synge ud; Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb. Umiddelbart efter sås forude et isbjerg, der fortonede sig stb. over. Roret blev nu skiftet til hårdt bb., men ca. 1 minut senere tårnede N. med stævnen mod isbjerget, hvorved stævnen blev trykket ind, og begge bovankre mistedes. Pejlinger viste, at kollisionsskødet og skibet agten for dette var tæt. Skibet søgte ind til St. John's for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

c) På rejse til St. John's, N. F.

Tørnet Kaj d. $6/_{6}$ 48 i St. John's.

Søforklaring i St. John's d. $14/_{6}$ 48. Søforhør i Århus d. $23/_{10}$ 48.

Kl. ca. 19^{30} , da N., der havde lods om bord, under en SV.-lig kuling assisteret af en slæbebåd, der var fortøjet på bb.s bov, havde passeret indløbet til havnen, blev roret lagt hårdt bb. for at gå langs kajen Under denne manøvre blev skibet af vinden sat ned imod kajen, som N. tårnede med stb. bov. N. fik en mindre bule i yderklædningen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

d) På rejse fra Nr. Sundby til København i ballast.

Grundstødt d. $5/_{11}$ 48 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{11}$ 48.

Kl. 3^{35} grundstødte N. under en frisk SSV.-lig brise med Ø.-gående strøm på N.-siden af fjorden ca. 400 m Ø. for Hals havn. Kl. 6^{55} kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinhavari.

329. M/Gl. **Niels** af Sæby, 25 B. R. T. Bygget 1914 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Sæby.

Rørt grunden d. $\frac{17}{12}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{18}{12}$ 48. Søforklaring i Sæby d. $\frac{1}{2}$ 49.

Kl. ca. 12^{00} , da N. under en frisk N.-lig brise og hård N.-gående strøm befandt sig mellem molehovederne ved indsejlingen til Sæby, huggede agterenden i bunden, hvorved fartøjet mistede styret. Motoren kastedes straks bak, og N. kom flot.

Anm. Ministeriet må antage at grundstødningen skyldes tilsanding af indløbet til havnen.

330. S/S **Nikobar** af København, 7715 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{5}{3}$ 48 i Middlesbrough.

Søforhør i København d. $\frac{21}{2}$ 49.

Kl. 16^{18} , da N. lå i Middlesbrough, og nr. 3 lossebom om stb. var løftet, forlod matros Evald Hansen af København Spillet uden at standse dette for at tage ophiverwiren af spillkoppen. Da wiren omtrent var kørt af spillkoppen, blev den pågældendes venstre ben grebet af en bugt, hvorefter han blev slæbt rundt om spillkoppen, der nu gik i modsat retning, og slynget mod dækket, hvorved der fremkom et stort åbent kraniebrud i baghovedet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, men var inden ankomsten hertil afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

331. Lystk. **Nor** af Oslo, 6 B. R. T. Bygget 1895. På rejse fra Grimstad til Holland.

Grundstødt og forlist d. $\frac{7}{9}$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{9}$ 48.

Kl. 13^{30} grundstødte N. under en jævn VSV.-lig brise $1\frac{1}{2}$ sm. VNV. for Blaavandshuk fyr. Besætningen — 3 mand — sprang over bord og svømmede i land. Fartøjet blev vrag.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at fartøjet var blevet læk.

332. M/Gl. **Nora** af Rønne, 66 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Allinge til Vejle med sten.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 48 ved Møns Ø.-kyst; forlist.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{12}$ 48. Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{8}{12}$ 48. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{27}{1}$ 49.

D. $\frac{5}{12}$ kl. 15^{45} afsejlede N. i stille, klart vejr fra Allinge. Fra Hammerodde fyr styredes V.t.S. $\frac{1}{4}$ S. Farten var ca. $6\frac{1}{2}$ knob. Kl. 17 friskede vinden fra SSØ., hvorfor kursen ændredes til VSV., idet der regnedes med $\frac{3}{4}$ str. afdrift. Kl. 19 ændredes kursen atter til V.t.S. $\frac{1}{4}$ S. Kl. 24, da det blæste en svag SSØ.-lig brise, sattes storsejl og fok. D. $\frac{6}{12}$ kl. 2 blev det diset. Kl. 2^{50} loddedes 12—13 fv., og kursen ændredes til VSV. Kl. ca. 3^{10} tog skibet grunden ca. 1,5 sm. SSØ. for Hellehavn nakke. A. blev efterhånden vandfyldt, hvorfor besætningen. 3 mand, forlod skibet i jollen og roede til land. N. er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der blev taget for få lodskud.

333. S/S **Norco** af Svendborg, 1335 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

a) På rejse fra Gdynia til Vestmanøer med kul.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 48 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{3}$ 48.

Kl. 11^{20} grundstødte N. i stille vejr med tåge og vekslende strøm på S.-enden af Middelgrunden. N. kom flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

b) En havnearbejder omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{22}{6}$ 48 i Svendborg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{23}{6}$ 48.

Kl. ca. 20^{40} , medens N. lå i Svendborg havn og lossede kul med vipjolle, gled koblingsmuffen på losse-spillet krumtapaksel under ophivning af en lossebalje med kul ud af indgreb med tandhjulet. Herved fik spillkoppen, hvorom løberens halende part var ført, frit løb, således at den havnearbejder, der holdt tårn om spillkoppen, måtte slippe sit tag i løberen, og lossebaljen faldt ned i lasten, hvor den ramte en anden havnearbejder, som dræbtes. En undersøgelse viste, at styreklossen, der skulle holde koblingsmuffen på plads, manglede.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lossespillet var i uforsvarlig stand.

334. 3^m Sk. **Nordia** af Rå. På rejse fra Wismar til Helsingborg med salt.

Grundstødt d. $\frac{13}{4}$ 48 ved Møn.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{4}$ 48.

Kl. 3^{30} tog N. under en VSV.-lig brise med tåget vejr grunden ca. $\frac{1}{2}$ sm. VSV. for Møn fyr.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

335. Ff. **Nordstjernen** af Langø, 3 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Nakskov fjord til Langø med fisk.

Kollideret d. $\frac{2}{8}$ 48 i Nakskov fjord.

Søforklaring i Nakskov d. $\frac{2}{10}$ 48.

Se nr. 239.

336. 3^m M/Sk. **Nordstjernen** laf Marstal, 246 B. R. T. Bygget 1913 af eg og bøg. På rejse fra Wismar til Klaksvig med træ.

Grundstødt d. $13/_{11}$ 48 ved Shetlandsøerne; forlist.

Søforklaring i Leith d. $22/_{11}$ 48. Søforhør i Esbjerg d. $24/_{11}$ og $6/_{11}$ 48. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $4/_{12}$ 48.

D. $11/_{11}$ kl. 14^{30} afsejlede N. fra Tananger. Herfra styredes retv. V.t.N. $1/2$ N. D. $12/_{11}$ kl. 13^{00} da loggen viste 33, ændredes kursen til retv. V.t.N. $1/4$ N. Vinden, der var SSØ., havde efterhånden frisket til styrke 6 Kl. 16^{00} , da loggen viste 54, ændredes kursen til retv. V. $1/2$ N. Kl. 23^{05} loddedes 51 fv. Samtidig syntes søen at blive mere smul, og N. antoges at være i læ af Fair Isle. D. $13/_{11}$ kl. 0^{30} loddedes 30 fv. Kl. 3^{00} viste en pejling af Bushwill consol radiofyrr, at Fair Isle var passeret. og kursen ændredes til retv. NV.t.V. Loggen viste da 23. Det blæste en svag V.-lig brise med regndis. Kl. 6^{15} varskoede udkiggen brænding ret forude. Motoren kastedes straks fuld kraft bak; men umiddelbart efter tog N. grunden på Fonlas S.-kyst og blev stående. N. blev læk og fyldtes med vand, og kl. 8^{00} forlod besætningen skibet i redningsbådene. N. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr og strømsætning.

337. Lystkt. **Nordstjernen** af Odense, 4 B. R. T. På rejse fra Danmark til Sydafrika.

Forlist d. $11/9$ 48 ved Spaniens Ø.-kyst.

Ifølge indberetning fra det danske gesandtskab i Madrid er N. forlist i nærheden af Palamos. Fartøjet, om bord i hvilket der befandt sig 3 personer, der alle blev reddet, er blevet vrage.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

338. Ff. **Nordsøen** af Klitmøller, 20 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg.

Ekspllosion om bord d. $19/3$ 48 i Thyborøn havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $13/4$ 48. Søforklaring i Lemvig den $1/4$ 48.

Kl. ca. 16^{00} indtraf en voldsom eksplosion, hvorved kabys og kahyt blev fuldstændig ødelagt, dækket og styrbordsside bortsprængt fra stævnen til stormasten samt bagbordsside over vandlinien sprængt fra stævnen. Ved eksplosionen slyngedes træstumper langt bort, ligesom en gasflaske og et støbt kabysrør slyngedes over på et nærliggende fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes utætheder ved flaskegasanlægget i N.s kabys.

339. M/S **Odense** af Odense, 555 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

Påsejlet d. $27/_{11}$ 48 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $4/_{12}$ 48.

Se nr. 297.

340. S/S **Odin** af København, 91 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Tuborg havn til Nyborg.

Grundstødt d. $9/_{12}$ 48 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/_{12}$ 48. Søforhør i København d. $31/1$ 49.

Kl. 6^{00} passerede O., der bugserede en tanklægte, i tæt tåge med N.-lig strøm »Kattegat S.« fskb. Herfra styredes VSV. mod lys- og klokketønden S. for Hesselø under stadig lodning og med nedsat fart. Kl. 9^{10} loddedes 21 m, og føreren mente at høre klokkebøjen. I samme øjeblik sås en strømhvirvel på vandet. Maskinen stoppedes, men kl. 9^{15} tog O. grunden på Hesselø's SØ.-lige rev og blev stående. Tanklægtteren blev beordret til at lade ankret gå, men før det faldt, drev T. ind på grund foran O. Kl. ca. 17^{00} kom O. flot ved fremmed hjælp og fortsatte derefter rejsen, efter at have taget T. af grunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med strømsætning.

341. S/S **Odin** af Randers, 645 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra København til Randers med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. $18/_{10}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $21/_{10}$ 48.

Kl. 4^{08} passerede O. under en frisk SV.-lig brise Melbank fyr tæt om bb., hvorefter maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. for at dreje ind i ledelyrlinen »Over Kirkegrund«. Under drejningen sås den første hvide halmprík efter Melbank fyr ret forude i skibets projektørlys, og samtidig sås det, at der var S.-skel i ledelyrene. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak; men kort tid efter — kl. 4^{11} — grundstødte O. på Kirkegrunden ea. 15 m. S. for halmprikken og blev stående. D. $19/_{10}$ kl. 8^{55} kom O. flot ved hjælp af en bjergningsdamper tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

342. Ff. **Olga** af Sæby, 10 B. R. T. Bygget 1917. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt d. $3/8$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $10/8$ 48.

Kl. ca. 3^{15} passerede O. i diset vejr med N.-gående strøm rutebøjen på $57^{\circ}29'9$ N.brd. $10^{\circ}42'1$ Ø.lgd. Derefter styredes SV. til tværs af Hirtsholmene fyr, hvorefter kursen ændredes S.-over. Kl. 4^{15} tog O. grunden SØ. for Deget. Ved grundstødningen bordfyldte O., men blev senere bragt ind til Frederikshavn af en motorbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

343. S/S **Olivia** af Fanø, 630 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Skive til London, Grundstødt d. $16/5$ 48 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $2/6$ 48.

Kl. 7^{30} , da O., der havde lods om bord, befandt sig i en afstand af ca. 1 sm. fra Oddesundbroen, blev der fra skibet sat flagsignal om gennemsejling. Vinden var Ø.-lig med V.-gående strøm. Da skibet var ca. $1/2$ sm. fra broen, blev der fra broen sat stopsignal, og O.s maskine blev derfor — kl. 7^{35} — stoppet. Kort efter mistede O. styret og begyndte at falde stb. over. Kl. 7^{39} beordredes maskinen fuld kraft frem; men ganske kort efter — kl. 7^{40} — tog skibet grunden ved Odby bugt og blev stående. Kl. ca. 23^{15} kom O. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strøm i forbindelse med O.s ringe fart.

344. S/S **Oregon** af København, 7170 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Luleå til Emden med jernerts.

Havareret ved eksplosion d. $3/11$ 48 i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d. $19/11$ 48, søforhør i Aarhus d. $31/3$ 49.

Kl. 14^{50} passerede O. under en frisk SSV.-lig brise bølge P.E. 1. i rute P.E. ($53^{\circ}48'18''$ N.br., $6^{\circ}28'54''$ Ø.lgd.) om bb. i en afstand af ca. 150 m, log 23. Der styredes retv. 223° . Kl. 15^{05} , da O. befandt sig ca. 3 sm. fra nævnte bølge, indtraf en voldsom eksplosion under forskibet. Maskinen stoppedes, og olietilførslen til kedlerne lukkedes. Besætningen blev straks kaldt på dækket, redningsbådene blev gjort klare, og radio-telegrafisk nødsignal udsendtes, hvorefter der ankredes. En undersøgelse viste, at bundtankene nr. 1 og 2 samt højtankene var fulde af vand. Kl. 17^{15} , efter afprøvning af maskine og styremaskine, fortsattes rejsen med langsom fart. Kl. 18^{20} forsøgtes det at opnå slæbeforbindelse med en bjergningsdamper, der var blevet tilkaldt pr. radio, men på grund af opfriskende vind og høj sø lykkedes det ikke at føre slæbetrosse over, hvorefter bjergningsdamperen gik foran mod Hubert Gat 1.- og f. td., der passerede kl. 21^{15} . D. $4/11$ kl. 0^{30} , da der viste sig at være lækage i lastrum nr. 2, og vandet trods lænsning vedblev at stige, ankredes ved Duke Gat. Noget senere opdagedes det, at bb.s lænsør i lastrum nr. 2 var sprængt. Skaden udbedredes, hvorefter vandet begyndte at falde, og det lykkedes at pumpe lastrummet læns. D. $7/11$ kl. 18^{15} ankom O. til Emden, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en minesprængning.

345. D/Fg. **Orehoved** af Kalundborg, 795 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Helsingør til Helsingfors med biler og passagerer.

Kollideret d. $13/11$ 48 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $15/11$ 48.

Kl. 18^{09} afsejlede O. under en S.-lig kuling med hård N.-gående strøm fra Helsingør. Vel fri af Kronborg sås det grønne sidelys og det hvide toplys fra et skib, der antoges at være for S.-gående i Sundet, og som senere viste sig at være M S »Skarodde« af Mariager. Da O. befandt sig ved molehovederne, hørtes fra S. en lang tone, hvorefter O. drejede stb. tæt forbi det søndre molehoved samtidig med, at der afgaves en kort tone med dampfløjten. S. sås nu trække hurtigt ind mod havneindløbet, hvorfor O. fortsatte drejningen til stb. Kl. ca. 18^{12} , da O. befandt sig ca. 100 m udenfor havneindløbet, tørnede S. med stævnen mod O.s bb.s side midtskibs, hvorved der opstod en bule i O.s fenderliste.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. under en S.-lig kuling med N.-gående strøm styrede mod indsejlingen til Helsingør havn og befandt sig tæt ved molerne, afgivende opmærksomhedssignal med sirenen, sås for udgående af havnen O., hvorfra der umiddelbart efter hørtes afgivet en kort tone. S.s ror lagdes hårdt bb, og bb.s motor beordredes langsomt frem og stb.s motor fuld kraft frem, men kort tid efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen opstod en del ovenbords skade om bord i S.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af S. uanset den korte afstand imellem skibene drejede til bb. og forsøgte at styre samme kurs som O. i stedet for at mindske fart og lade færgen trække forbi.

346. M/S **Ormen V** af Oddeand, 80 B. R. T. Bygget 1907/19 af jern.

Sunket d. $25/10$ 48 i Odense havn.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $29/10$ 48.

Kl. 22^{15} , da O. V uden besætning om bord lå i Odense havn lastet med ral, opdagedes det, at skibet havde stærk bb.s slagside og var ved at synke med forskibet. Redningskorpset blev straks tilkaldt, men inden pumpning kunne påbegyndes, sank O. V kl. ca. 22^{40} med forskibet, og kl. 23^{50} sank også agterskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at en afspærringsventil på læsepumpens søforbindelse har stået åben.

347. Ff. **Osborn Wük** af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fri fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. $9/11$ 48 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $11/11$ 48.

Kl. 5^{00} , da O.W. i klart vejr med dønning fra NV. befandt sig ca. 12 sm. V.t.N. af Højen fyr, slæbende trawl i SV.-lig retning, sås et skib, der senere viste sig at være M/S »Algeria« af Göteborg, agten for tværs om bb. i ca. en skibslængdes afstand. Roret blev lagt stb.; men kort efter tørnede A. med stb.s bov mod O.W.s bb.s bov. Ved kollisionen blev O.W.s rorkæde sprængt.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

348. S/S **Paris** af København, 2367 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

a) På rejse fra Gdansk til Gent med kul.

Tørnet undervandshindring d. $16/1$ 48 i Østersøen.

Søforklaring i Gent d. $24/1$ 48, søforhør i København d. $20/2$ og $16/3$ 48.

Kl. ca. 20²⁵, da P., der befandt sig i tvangsruten, nærmede sig lysbøjen på 54°35'42" N.brd. 12°21'12" Ø.lgd., skulle P. gå af vejen for et modgående skib. Kursen ændredes stb. over, og kl. 20³⁰ passeredes lysbøjen tæt om bb. Herfra fortsattes på den oprindelige kurs. Kl. 20³⁵ mærkedes stærke rystelser i skibet, roret lagdes hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft bak. Lidt efter kom P. fri af forhindringen, og maskinen beordredes langsomt frem, medens kursen rettedes op. Maskinen stoppedes, medens bundtanke og rendestene pejledes og fandtes læns. D. $17/1$ bemærkedes, at forskarptanken og bb. 2-tank var læk, ligesom skoddet mellem bb. 4-tank og spædevandstanken var læk.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Narvik til Hamburg med malm.

Kollideret d. $6/2$ 48 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Åbenrå d. $1/2$ 48, søforhør i København d. $20/2$ 48.

Kl. 1¹⁰, da P. under en stiv S.-lig kuling befandt sig på S.-lig kurs i Sætens klare fyrvinkel, observeredes forude en del fiskefartøjer til ankers ud for Moldø havn. Farten mindskedes, og der manøvreredes med skiftevis langsomt fart og stop ind mellem fartøjerne, der til dels lå midt i sejlrenden. Kl. 1²³, da P. lå med stoppet maskine og ganske langsom fart, sås 2 fartøjer tæt om bb. og 2 tæt om stb., de sidste midt i sejlrenden. Da de sidstnævnte fartøjer som følge af vinden svajede over imod P., var en kollision uundgåelig. P. tørnede imod fartøjerne med side mod side. Det ene fartøj blev stødt ud til siden tilsyneladende uden at have taget skade, medens det andet fartøj, der havde bb.s båd hængende svinget ud i daviderne, fiskede gelænderet på P.s poopdæk, hvorved der opstod mindre skader på P. Skaderne på fiskefartøjet og dets navn og hjemsted blev ikke undersøgt, og rejsen fortsattes.

Af den af fiskefartøjet »Rusken« af Trondheims besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj under en frisk SSØ.-lig brise lå til ankers i den grønne vinkel fra Sætene med forskriftsmæssig ankerlanterne men uden vagt på dækket, da R. kl. ca. 1³⁰ blev påsejlet af et forbisejlede lastskib, der senere viste sig at være P. R. fik slået svineryggen, 4 lønningsstøtter, boven, skanseklædningen og vaterbordet ind i bb.s side samt bb.s båd fuldstændig knust.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fartøjerne har ligget til ankers for nær ved sejlrenden.

c) På rejse fra Methill til København med kul.

Grundstødt d. $27/11$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/12$ 48. Søforhør i København d. $2/12$ 48.

D. $25/11$ kl. 11²⁵ hørtes tågesignalet fra May Island tværs om bb., giss. afstand 3 sm., hvorefter der styredes retv. N.80°Ø. D. $26/11$ kl. 18⁰⁰ adiopejledes Lister i retv. N.2°Ø., og et lodskud viste 58 m vanddybde. Det blæste en svag VSV.-lig brise, og vejret var letdiset. Der loddedes jævnlige med ekkolod. Kl. 23⁰⁰ og 23⁴⁵ viste lodskud 47 m vand. D. $27/11$ kl. 0⁰⁸ radiopejledes Liste, i retv. 326° og kl. 0¹⁶ i retv. 318°. Det forsøgtes samtidig at tage lodskud, men ekkoloddet registrerede ikke. Kl. ca. 0³⁰ tog P. grunden ca. 3 sm. N. for Lodbjerg fyr og blev stående. Sigbarheden var da ca. 2 sm. D. $28/11$ kl. 10⁴⁰ kom P. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning og den omstændighed, at ekkoloddet svigtede.

349. M/S **Paul Gärts** at Estebriège. 204 B. R. T. På rejse fra København til Ålborg i ballast.

Grundstødt d. $31/12$ 48 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $1/1$ 49.

Kl. 6⁰⁰, da P.G. under en frisk S.-lig kuling med udgående strøm og sneykning skulle ankre ud for Ryttergården V. for Hals havn, tog skibet grunden og blev stående. P.G. er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være sneykning.

350. M/Sk. **Pax** at Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 at ag. På rejse fra Horsens til København med brunkul.

Kollideret d. $10/1$ 18 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $22/1$ 48.

Kl. 6⁰⁰ passerede P. i let diset vejr Kronløbet og fortsatte i stb. side af løbet med motoren gående halv kraft frem mod bomløbet. Ved bøje nr. 3 observeredes et dampskib, der senere viste sig at være »Svend Pii« at København, og som tilsyneladende lå til ankers eller fortøjet i bøje, men med slæbebåd for boven. Da P. havde S.P. tværs om bb., sejlede S.P. mod bomløbet. P.s motor blev beordret langsomt frem, men i bomløbet ramte P.s jagerbom og anker S.P. stb. side.

Af den af S.P.s besætning afgivne forklaring fremgår det, at da dette skib kl. 6⁰⁵ med lods om bord gik fra bøje nr. 3, observeredes nogle småskibe agterude om stb. Der blev først afgivet en lang tone og senere en kort tone for at tilkendegive, at S.P. drejede til stb. for at komme over i stb. side at løbet. Da S.P. havde kurs mod bomløbet, befandt P. sig tæt agten for skibet, hvorfor S.P.s maskine blev stoppet, men P. ramte S.P. i stb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at P. ikke hørte S.P.s manøvreresignal.

351. Ff. P. Bødker af Skagen, 14 B. R. T. Bygget 1934.

Kollideret d. $26/11$ 48 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $16/12$ 48.

Se nr. 321.

352. M/Jt. Peter Vandborg af Nørre-Sundby, 58 B. R. T. Bygget 1876 af eg.

a) På rejse fra Kalundborg til Nysted med superfosfat.

Sprunget læk d. $17/1$, sat på grund d. $18/1$ 48 ved Lollands S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nysted d. $20/1$ 48. Strandingsindberetning dat. $23/1$ 48.

D. $17/1$ kl. 16^{45} , da P.V. under en frisk kuling befandt sig ud for Gedser, viste det sig, at skibet var læk, hvorfor der noget senere ankrede inden for Gedser rev. Ankerkæden sprængtes imidlertid, og anker samt 10 fv. kæde mistedes. P.V. kunne ikke holdes læns ved pumperne, og d. $18/1$ kl. 2^{00} , da motorrummet var fyldt med vand, blev skibet sat på grund ved Flintholmene, ca. 500 m fra land. D. $22/1$ kom P.V. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var opløst.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

b) På rejse fra København til Nykøbing F. med hvede.

Grundstødt d. $10/3$ 48 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/3$ 48.

Kl. 13^{00} , da P.V. befandt sig i sejløbet til Dragør havn, fik skibet motorhavari, og motoren stoppede.

Kort tid efter tog skibet grunden S. for indsejlingen til havnen og blev stående. D. $11/3$ kom P.V. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

c) På rejse fra København til Nykøbing F. med hvede.

Motorhavari d. $24/3$ 48 ved Amagers Ø.-kyst, søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $31/3$ 48.

Kl. ca. 10^{30} , da P.V. befandt sig ud for Dragør, stoppede motoren. Lodsflaget sattes, og skibet blev af lods båden bugseret ind til Dragør.

Anm. Ministeriet må antage, at motorstopet skyldes, at krumtapplejet varmede.

d) På rejse fra Dragør til Nykøbing F. med hvede.

Motorhavari, grundstødt d. $25/3$ 48 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $31/3$ 48.

Kl. 23^{00} afsejlede P.V. fra Dragør. Kl. 23^{20} brændte et leje sammen, og motoren stoppede, hvorefter P.V. af strømmen førtes ind på grunden, hvor skibet blev stående. D. $26/3$ kl. 6^{30} kom P.V. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

e) På rejse fra København til Ålborg med hvede.

Sprunget læk d. $27/3$ 48 i Sundet, søgt nødhavn.

Kl. 17^{30} afsejlede P.V. under bugsering af S/S »Pluto« af København fra København. Kl. ca. 19^{30} opdagedes det, at P.V. trak vand i forskibet. Farten mindskedes, og det besluttedes at søge nødhavn i Helsingør, hvortil skibet ankom kl. 21^{00} .

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes en grundstødning på en tidligere rejse.

f) På rejse fra Rørdal til Fredericia med cement.

Sprunget læk d. $8/5$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst, søgt nødhavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $15/5$ 48.

Kl. 11^{30} afsejlede P.V. fra Rørdal. Kl. ca. 20^{00} , da P.V. befandt sig lidt Ø. for Hals barre fyr, viste det sig, at skibet lakkede stærkt og ikke kunne holdes læns ved pumperne. Kort efter standsede motoren, og for sejl alene sejlede tilbage mod Hals. Ved Hals barre blev P.V. taget på slæb af lodsbadene og indbragt til Hals havn.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

353. Ff. Platessa af Thorsminde, 18 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg.

a) På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn i ballast.

Grundstødt d. $12/3$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Lemvig d. $18/1$ 49.

D. $11/3$ kl. ca. 21^{30} afsejlede P. under en let brise med tåget vejr og hård S.-gående strøm fra en fiskeplads ca. 18 sm. V. $1/2$ S. fra Thyborøn. Der styredes mod Thyborøn med mindsket fart under stadig lodning. Omkring midnat gav et lodskud $9^{1/2}$ fv. vand. D. $12/3$ kl. ca. 0^{12} tog P. grunden mellem stranden nr. 17 og 18 og blev stående. P. blev senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

b) På rejse fra Hvide Sande til fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. $9/11$ 48 i Nordsøen; drevet på land.

Søforhør i Ringkøbing d. $16/12$ 48.

Kl. ca. 8^{30} , da P. under fiskeri befandt sig ca. 7 sm. NV. for Nr. Lyngvig fyr, kom skruen uklar af garnet. Skruen blev slået fra, og fartøjet blev opankret. Det blæste en let V.-lig brise, men op ad dagen friskede vinden. Det forsøgtes forgræves at klare skruen. Kl. ca. 24^{00} sprængtes ankertovet, og P. gik i drift i NØ.-lig retning. Ca. 1300 m tov benyttedes som drivanker. D. $10/11$ kl. ca. 1^{40} tog kutteren grunden på den yderste revle S. for Vedersø og blev efterhånden sat helt op på stranden. Kutteren er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

354. S/S **Polly** af København, 793 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Kaskar til Næstved med træ.

a) Rørt grunden d. $21/4$ 48 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $30/4$ 48.

Kl. 19¹⁵ passerede P. under en let SSV-lig brise på kurs Ø.t.S. $2\frac{1}{2}$ sm. N. om Bjørn fyr. Kl. ca. 20⁰⁰ sås Argosgrund lb. forude, og kursen rettedes op, således at P. fik lysbøjen om stb. Kl. 20⁴⁵ da lysbøjen var tværs om stb. i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm., tog skibet grunden hårdt og skurede hen over noget hårdt. Maskinen stoppedes, og da tanke og rendestene fandtes tomme, fortsattes rejsen. D. $22/4$, da P. under en SV-lig dønning begyndte at arbejde i søen, viste det sig, at forpeaken og I-tanken var ganske lidt læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at P. har taget Argosgrund lb. om stb. i stedet for om bb.

b) Rørt grunden d. $24/4$ i Næstvedkanalen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $30/4$ 48.

Kl. 18²⁵ kom lods om bord på Karrebæksminde red, og P. styrede efter lodsens anvisning op gennem kanalen, hvor skibet mistede styret og tog grunden flere gange på begge sider.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet mistede styret på grund af lav vandstand.

355. S/S **Primrose** af København, 559 B.R.T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Hull til Simrishamn.

Kollideret d. $28/11$ 48 i Østersøen.

Søforhør i København d. $4/12$ 48.

Kl. 8⁰⁰ passerede P. under en frisk N.-lig brise med høj sø bølge nr. 12 på $54^{\circ}35'8''$ N. brd. $12^{\circ}21'1''$ Ø.lgd. Kl. 8⁴⁵ passeredes vraget af »Gneisenau« på $54^{\circ}38'4''$ N.br. $12^{\circ}26'0''$ Ø.lgd. Samtidig sås 1 str. om stb. fra ret agter et skib, der senere viste sig at være S/S »Halmstad« af Halmstad. Der styredes mv. NØ.t.Ø. H. vandt langsomt ind på P. Kl. 12⁰⁰, da H. passerede bølge nr. 3 på $54^{\circ}49'6''$ N.br. $12^{\circ}55'2''$ Ø.lgd. i ca. 150 m.s afstand, sås H. i afstanden $\frac{1}{2}$ —1 sm. tværs om stb. Kl. 14¹⁰ var H. 2 str. foran for tværs i en afstand af ca. 150 m og nærmede sig hurtigt. P.s maskine blev stoppet og kort efter beordret fuld kraft samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med dampfløjten. Lidt efter hørtes 1 tone fra H., men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen mod H.s bb.s side. P. befandt sig ca. 24 sm. misv. S. for Trelleborg. Vandet steg hurtigt i forpeak og storesrum, og der blev afgivet nødsignaler. P. kunne dog ved egen hjælp sejle ind til Trelleborg.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

356. Ff. **P. Wille** af Skagen, 10 B. R. T.

Kollideret d. $8/8$ 48 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $2/9$ 48. Søforhør i Skagen d. $30/9$ 48 og $11/11$ 48 samt $3/2$ 49.

Kl. ca. 12⁰⁰, da P.W. i stille vejr med 2—3 knobs fart dørgede makrel N. for Grenen styrende en N.-lig kurs, sås ff. »Svanen« af Skagen nærme sig om bb. Da S. fortsatte sin kurs således, at der var fare for sammenstød, blev der fra P.W. råbt advarende til S., og P.W.s motor blev sat på fuld kraft frem; men kort efter tørnede S. imod P.W.s bb.s side, der blev en del beskadiget.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S., der dørgede makrel, med langsom fart styrede en SØ.-lig kurs, og medens besætningen var optaget at fiskeriet, sås P.W. så nær ved, at et sammenstød var uundgåeligt. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik begge fartøjer en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende udvig i S.

357. M/S **Ragnhild** af København, 2252 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Jaffa til London med Appelsiner.

Kollideret d. $9/2$ 48 i Atlanterhavet.

Søforklaring i London d. $13/2$ 48.

Kl. 4⁵⁵ pejledes Kap St. Vincent i retv. 45° , afst. 4 sm. Det blæste en svag N.-lig brise, og sigtbarheden var god. Kl. 5⁰⁰ ændredes kursen til retv. 347° . Umiddelbart efter, medens R. endnu var under drejning til stb., sås et skarpt, klart lys ca. 1 str. om stb. Roret lagdes hårdt bb., og straks efter, da en rød lanterne sås tæt om stb., blev motoren beordret fuld kraft bak. Ca. $\frac{1}{2}$ minut efter tørnede R. med stb.s bov mod et fartøj, der senere viste sig at være amerikansk lystfartøj »Scorpion«. S., der hurtigt gled agterover langs R.s stb. side og forsvandt i mørket, sank umiddelbart efter. Fra R., der var blevet lagt på modsat kurs, hørtes ca. 10 minutter senere råb et par str. om bb. Ved hjælp af projektøren lokaliseredes 2 personer, der klamrede sig til nogle vragester, hvorefter stb.s redningsbåd sattes på vandet og de 2 personer, der havde udgjort S.s besætning, bjergedes.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

358. Ff. **Rap** af Æbeltott, 5 B. R. T.

Strandet og forlist d. $26/4$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Æbeltoft d. $19/5$ 48.

Kl. ca. 22³⁰ lettede R. fra en ankerplads ver Hjelm. Sejlene sattes, men da det ikke lykkedes at få fartøjet til at gå over stag, blev ankret atter stukket i bund, men da storskødet samtidig mistedes, drev R. på grund på sydsiden af Hjelm og blev stående. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriel må antage, at strandingen skyldes strømsætning, samt at storskødet mistedes

- 359.** M/S **Regina** af Vedbæk, 155 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Åbenrå til Mariager i ballast.
Kollideret d. $\frac{1}{12}$ 48 på Mariager fjord.
Søforhør i København d. $\frac{10}{12}$ 48.
Se nr. 3.
- 360.** M/Gl. **Retse** af Svendborg, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg.
Påsejlet d. $\frac{12}{3}$ og $\frac{13}{3}$ 48 i Warnemünde.
Søforklaring og søforhør i Horsens d. $\frac{23}{3}$ 48.
D. $\frac{12}{3}$ kl. 23³⁰, da R. lå fortøjet i Warnemünde, blev skibet påsejlet af M/S »Aktiv« af Delfzijl. D. $\frac{13}{3}$ kl. ca. 7³⁰ blev R. atter påsejlet af A. Ved kollisionerne fik R. det opstående i stb.s side beskadiget.
Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.
- 361.** S/S **Ridbjørn** af Helsingfors, 1084 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Middelfart med koks.
Grundstødt d. $\frac{18}{1}$ 48 ved Fyns V.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{1}$ 48.
Kl. 23¹⁵ grundstødte R. under en SV.-lig kuling med regnbyger på SV.-siden af Remmen ca. 2 sm. Ø.t.S. for Bågå fyr. Den $\frac{19}{1}$ kl. 15¹⁵ kom R. af grunden ved med hjælp.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.
- 362.** M/S **Rika** af Groningen, 197 B. R. T. På rejse fra Newcastle on Tyne til Thisted med kul.
Grundstødt d. $\frac{27}{11}$ 48 ved Jyllands V.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{11}$ 48.
Kl. 11⁴⁰ grundstødte R. under en svag V.-lig brise med tæt tåge mellem Knopper og Thyborøn.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
- 363.** S/S **Rikke Skou** af København, 1489 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra København til Gdynia i ballast.
Grundstødt d. $\frac{21}{11}$ 48 ved Sveriges S.-kyst.
Søforhør i København d. $\frac{9}{12}$ 48.
Kl. 19²⁰ passerede R.S. under en jævn VNV.-lig brise med klart vejr tæt forbi Drogden fyr, hvorefter der styredes S.-på i Drogden fyrs hvide vinkel. Noget senere sås forude lyset fra et fyr, der antoges at være Falsterbo rev fskb., og som holdtes om bb. Kl. 20²⁰ tog R.S. grunden ud for Falsterbo fyr. Maskinen stoppedes og beordredes fuld kraft bak, men skibet blev stående. D. $\frac{22}{11}$ kl. 9⁵⁵ kom R.S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Falsterbo rev fskb. forveksledes med Falsterbo fyr.
- 364.** S/P **Rolf** af København, 241 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Kalkbrænderihavnen til Københavns Bunkerdepot.
Kollideret d. $\frac{26}{2}$ 48 i Københavns havn.
Søforhør i København d. $\frac{2}{3}$ 48.
Se nr. 323.
- 365.** M/Gl. **Runa** af Fakse Ladeplads, 100 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra fiskeri ved Island.
Grundstødt d. $\frac{15}{2}$ 48 ved Islands N.-kyst.
Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{11}{10}$ 48. Søforhør i Sønderborg d. $\frac{17}{1}$ 49.
Kl. ca. 12³⁰, da R. befandt sig ud for Langenes, tørnede skibet en sten, hvis tilstedeværelse ikke var kendt. Pejlingen viste, at R. var tæt.
Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af del ovenfor anførte.
- 366.** Ff. **Ruth** af Skagen, 8 B. R. T.
Havareret og sunket d. $\frac{20}{11}$ 48 i Skagarak.
Søforklaring i Skagen d. $\frac{16}{12}$ 48.
Kl. 14³⁰, da R. var i færd med at optage bundgarnspæle på en plads N. for Grenen, vippede en pæl op med rodenden og slog hul i bunden af R., som sank i løbet af 4—5 min. R. er senere blevet bjerget.
Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.
- 367.** Motorbåd **Røret** af Nyord. Bygget 1902. På rejse fra Stege til Nyord.
Kollideret d. $\frac{3}{7}$ 48 i Stege havn.
Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{25}{8}$ 48.
- 368.** S/S **Samland** af Lybæk, 771 B. R. T. Bygget 1896. På rejse fra Korsør til Kolding med stykgods.
Grundstødt d. $\frac{10}{10}$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{10}$ 48. Søforhør i Kolding d. $\frac{13}{10}$ 48.

Kl. 4³⁰, da S. under en SØ.-lig brise på kurs 233° befandt sig i Strib fyrs hvide fyrvinkel, sejlede skibet ud af den hyide fyrvinkel fra Trelleånens fyr. Det blev nu usigtbart. Da der kl. 5¹⁰ var udløbet en distance på 3 sm., ændredes kursen 20° til stb. Kl. 5¹⁵ lettede tågen, og der sås land om stb. Roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tog S. grunden og blev stående. D. 12/10 kl. 6⁰⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.

369. S/S **Scandia** af København, 1709 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Gdynia til København med kul.

Grundstødt d. 14/10 48 ved Sveriges S.-kyst.

Søforhør i København d. 21/10 48.

Kl. 8⁰⁰ passeredes S. i tæt tåge og med nedsat fart Hammerodde i en afstand af ca. 4 sm. Herfra styredes 260°. Ca. 5 sm. før distancen til Sandhammeren fyr var udløbet, lyttedes omhyggeligt efter tågesignalet fra fyret, og da det ikke kunne høres, forandredes kursen til 236°. Ca. 20 minutter senere forandredes kursen til 217°. Kl. 9⁴⁵ stoppedes maskinen for at lodde, og der konstateredes meget lidt vand. Kl. ca. 10⁰⁰ tog S. grunden og blev stående. Kl. ca. 11¹⁵ kom S. flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene samt den omstændighed, at der ikke blev loddet i tide.

370. S/S **Scandia** af Nyborg, 8703 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Aruba til København med olie.

Maskinhavari d. 23/10 48 i Kanalen, grundstødt d. 25/10 48 ved Englands SØ.-kyst.

Søforhør i København d. 9/11 48.

D. 23/10 kl. 17⁵⁰, da S.s maskine skulle sættes i gang, sprængtes kondensatordøren, hvorefter S. blev ankret på 50°06' N.brd. og 2°34'V.lgd. Da maskinen ikke kunne bruges, tilkaldtes assistance. D. 24/10 kl. 20³⁰ ankom en bugserbåd, og d. 25/10 kl. 4³⁰ påbegyndtes bugseringen. Kl. ca. 11¹⁵ viste observationer fra S., at bugserbåden var for tæt på The Shamblegrund, og der signaleredes til bugserbåden. Før bugserbåden blev opmærksom på faren, tog S. imidlertid grunden og blev stående. Kl. ca. 14³⁰ kom S. flot ved hjælp af bugserbåden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bugserbåden ikke har været opmærksom på sin plads eller signalerne fra S.

371. M/S **Sct. Alban** af Odense, 238 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Ålborg til Rotterdam med kød.

Kollideret d. 13/2 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nakskov d. 14/2 48.

Kl. 4⁵⁴ passerede S.A. under en SØ.-lig kuling med skyet vejr lysspirtønden på 54°54'9 N. brd. 10°51'9 Ø.lgd., hvorfra der styredes retv. S.22 V. Kl. ca. 5¹⁵ hørtes et svagt fløjtesignal og ganske kort efter endnu et fløjtesignal tilsyneladende forude. Umiddelbart efter sås et svagt lys lidt om bb. Roret blev straks lagt hårdt stb., og motoren beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S.A. med stævnen imod et andet skib, som senere viste sig at være hollandsk M/S »Wota«, der lå til ankers. Ved kollisionen blev W. læk. Under forsøg på at bugser W. ind på grundt vand, fik S.A. en wire i skruen, hvorfor bugseringen måtte opgives. Kl. 8¹⁰ sank W., efter at besætningen var taget om bord i S.A.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at W. ikke havde ankerlanterne tændt.

372. M/Gl. **Seine** af Ommel, 171 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Kiel til Marstal i ballast.

Grundstødt d. 30/12 48 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/1 49. Søforklaring i Marstal d. 11/1 49.

Kl. 16³⁰ passerede S. under en frisk SV.-lig kuling klokketønden S. for Klørdyb. Kort efter passeredes den røde stage med 2 opadvendte koste ved sydenden af Klørdyb om bb., og umiddelbart efter tog S. grunden nogle gange med agterskibet. Motoren, der gik fuld kraft frem, sattes på langsomt frem og blev straks efter, da skibet faldt tværs i løbet, kastet bak. Samtidig blev ankret sat, hvorefter S. svajede op for vinden. Kort efter kom der lods om bord. Det forsøgtes nu at hive ind på ankerkæden, men da ankerspillet på grund af skibets arbejde i søen havarerede, kappedes ankerkæden, og S., der havde motoren i gang, begyndte at drive i NØ.-lig retning. Noget senere blev skruen uklar af en undersøisk genstand, og motoren stoppede, hvorefter S. drev ind på Langholm flak og grundstødte. D. 3/1 49 kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at ankerspillet havarerede.

373. M/S **Sejerø-Havnsø** af Sejerø, 59 B. R. T. Bygget 1931 af eg og bog. På rejse fra Sejerø til Havnsø ned stykgods og passagerer.

Grundstødt d. 3/3 48 ved Sjællands V.-kyst.

Søforhør i Kalundborg d. 5/4 48.

Kl. 16⁴⁵ afsejlede S.-H. i tæt tåge fra Sejerø. Der styredes SØ. 1/4 Ø. Farten var ca. 8 knob. Efter 50 minutters sejlads loddedes 14 m uden bund og derefter med mellemrum dybder på 12, 10 og 9 m vand. Efter det sidste lodskud ændredes kursen til SSØ. Loddet holdtes gående. Da et lodskud viste 6 m vand, blev skruen slået fra, og kursen ændredes V. over, samtidig sattes motoren langsomt frem; ca. 4 minutter senere viste et lodskud 4 m vand. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog S.-H. grunden lidt Ø. for Nexelø og blev stående. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

374. S/S **Sigyn** af København. Bygget 1916 af stål. På rejse fra bjergningsarbejde i Kattegat til Grenå.

Grundstødt d. $28/1$ 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Grenå d. $2/2$ 48.

Kl. 15^{50} passerede S. i tæt tåge under en let ØSØ-lig brise med N.-gående strøm Naveren lb. tæt om stb., hvorefter kursen ændredes til dev. NV.t.V., idet der under hensyn til strømmen styredes $1/2$ str. V.-ligere end den oprindelige kurs. Da der var udløbet en distance på 1 sm. fra lystønden, blev maskinen beordret langsomt frem. Kl. 16^{00} tog skibet grunden ca. 100 m Ø. for den hvide kost på Kalkgrunden. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, hvorved S. kom af grunden, men skibet blev af strømmen ført med bredsidens ned på grunden og blev stående. Kl. 17^{30} kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

375. 3^m M/Sk. **Sine** af Marstal, 299 B. R. T. Bygget 1912 af eg. På rejse fra Horta til New Foundland med salt.

Motorhavari d. $26/3$ 48, sprunget læk d. $27/3$ 48 i Atlanterhavet, sat på grund d. $28/3$ 48 ved Azorerne og forlist.

Søforhør i Marstal d. $10/5$ 48. Forlisanmeldelse dat. Marstal d. $20/5$ 48.

Om eftermiddagen d. $26/3$, da S. under en NV.-lig orkan med overordentlig svær sø lå underdrejet for motor og sejl NV. for Azorerne og tog meget vand over, bemærkedes det, at koblingsboltene havde arbejdet sig løse, hvorved der kom en del vand ind gennem stævnrøret. Motoren stoppedes, boltene sattes fast, og motoren sattes i gang igen. Den agterste cylinder begyndte at banke, samtidig med at omstyringsapparatet løb varmt. Det besluttedes at søge tilbage til Azorerne for at få motoren repareret. D. $27/3$ kl. 5^{30} bemærkedes det, at vandet steg stærkt i motorrummet. Fra kl. 6^{00} brugtes håndpumperne uafbrudt. Kl. ca. 12^{00} bjergedes mesanen, for at skibet skulle arbejde blødere i søen og ikke blive mere læk. Det bemærkedes, at lækagen i motorrummet var ved agterstævnen, hvor der blev stoppet en del værk i, hvorefter skibet trak en del mindre vand. D. $28/3$ kl. ca. 4^{30} styredes med sikker kending N. om Flores, og kl. 10^{00} var S. ved St. Cruz. Der sattes lodsflag, men da der ikke var lods på stedet, lykkedes det kun at få et hold på 8 mand om bord til at afløse mandskabet ved pumperne. Da der stadig ikke kom lods, og vandet trods vedblivende pumpning steg, besluttedes det at sætte S. på grund, og kl. 13^{30} beordredes motoren fuld kraft frem, og kursen sattes mod en flad strand. S. stødte hårdt og væltede 30° over på bb.s side. Kl. ca. 15^{00} kom en båd fra land og bjergede besætningen. Vandet stod da lige højt indenbords og udenbords.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet og lækagen skyldes vejrforholdene. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anført.

376. S/S **Sjudarberg** af Klaksvig, 662 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra fiskeplads i Hvidehavet til Grimsby med fisk.

Grundstødt d. $3/12$ 48 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d. $6/12$ 48.

Kl. ca. 17^{30} passerede S., der havde lods om bord, under en jævn S.-lig brise Stureholm Fyr i ca. $1/2$ sm afstand, hvorefter der styredes S.t.Ø. Farten var ca. 12 knob. Kl. ca. 17^{50} , da Uksen Fyr kom i sigte forude lidt om bb., forandredes kursen til S.t.V. $1/4$ V. Kl. 17^{54} tog skibet grunden på Hønsna skær og blev stående. D. $4/12$ kom S. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

377. M Fg. **Sjælland** af Korsør, 2637 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med godsvogne og passagerer.

Kollideret d. $28/1$ 48 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $5/2$ 48, forundersøgelse i Korsør d. $2/10$ og $21/10$ 48. Se nr. 151.

378. S S **Skaane** at København. 1289 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Cagliari til Seydisfjord med salt.

Havareret d. $21/3$ 48 i Atlanterhavet søgt nødhavn.

Søforklaring i Bergen d. $1/4$ 48.

Kl. 1^{30} , da S. under en V.-lig storm med sne og haglbyger befandt sig på ca. $60^\circ 15'$ N.brd. $11^{\circ}00'$ V.lgd., tog skibet en meget svær brådsø ind over bakken, hvorved den agterste sektion al l-lugen blev slået ned, og vandet strømmede ned i lasten, Brådsøen knuste desuden en rude i styrehuset, slog en del af løbebroen bort, bøjede gelænderet på agterkant af bakken og forårsagede yderligere skade. Skibet lagdes straks på en Ø.-lig kurs, maskinen beordredes halv kraft frem, og det besluttedes at søge nødhavn. D. $24/3$ kl. 2^{15} ankom S. til Bergen.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

379. S/S **Skaraklettur** at Ridevig, 306 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Skålefjord til Klaksvig.

Kollideret d. $30/12$ 48 i farvandet mellem Bordø og Kalø

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $7/1$ 49.

Kl. ca. 13^{35} , da S. befandt sig N. for Bordø, sås forude om stb. to engelske trawlere, som styrede samme kurs som S., men med langsommere fart. Kl. 14^{07} , da den ene af trawlerne — »Cadorna« af Aberdeen —

var tværs om stb. i en afstand af ca. 90 m, sås C. pludselig dreje til bb. ind foran S. og tørnede umiddelbart efter mod stb.s låring.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

380. M/S **Skarodde** af Mariager, 190 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

a) På rejse fra Stettin til Frederikshavn med kul.

Kollideret d. $15/11$ 48 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $15/11$ 48.

Se nr. 345.

b) På rejse fra Skive til København med brunkul.

Grundstødt d. $21/11$ 48 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $27/11$ 48. Søforhør i København d. $4/12$ 48.

Kl. 16^{15} , da S., der gik med mindsket fart, under en VNV-lig kuling med stærk Ø.-gående strøm befandt sig i sejløbet Draget, trak en regnbyge hen over farvandet og skjulte farvandsafmærkningen. Kort efter tog skibet grunden i den N.-lige side af løbet og blev stående. D. $27/11$ k 7^{00} kom S. flot ved hjælp af en slæbebåd, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes regndis og strømsætning.

c) Grundstødt d. $28/11$ 48 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $30/11$ 48. Søforhør i København d. $4/12$ 48.

Kl. 9^{15} lettede S. fra en ankerplads ved Draget. Der løb en stærk Ø.-gående strøm. Kl. 10^{10} blev det diset, og farvandsafmærkningen kunne ikke mere ses. Kl. 10^{15} tog skibet grunden på Nørholm hage og blev stående. D. $29/11$ kl. 16^{45} kom S. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord. Under arbejdet med at få skibet flot blev skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dis og strømsætning.

381. M/Jt. **Skjoldnæs** af Marstal, 86 B. R. T. Bygget 1892 af jern. På rejse fra Odense til Åbenrå i ballast.

Kollideret d. $28/8$ 48 i Odense fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $30/8$ 48.

Se nr. 92.

382. Ff. **S. L. Svendsen** af Østerby, 12 B. R. T. Bygget 1924.

Kollideret d. $25/5$ 48 i Østerby havn.

Søforklaring i Byrum d. $1/7$ og $3/9$ 48.

Se nr. 59.

383. Ff. **Smut** af Ålborg, 4 B. R. T.

Påsejlet d. $2/12$ 48 i Kattegat.

Søforklaring i Sæby d. $4/12$ 48.

Kl. 9, da S. i tæt tåge under en svag S.-lig brise lå til ankers 2—3 sm. ØSØ. for Sæby havn, afgivende tågesignaler, blev fartøjet påsejlet af ff. »Vega« af Sønderborg, hvorved S. blev læk og sank. Besætningen blev taget om bord i V.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 8^{30} afgik fra Sæby. Farten var ca. 4 knob. Der afgaves tågesignaler. Efter ca. $1/2$ times sejlads sås en ankerligger forude. Roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anførte.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge.

384. M/S **Solstrejf** af København, 98 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Lübeck til København.

Grundstødt d. $18/7$ 48 ved Møns S.-kyst.

Søforhør i København d. $21/12$ 48 og $7/1$ 49.

Kl. ca. 2^{15} , da S. befandt sig ved den røde 3-kost på Flæskegrunden, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der ikke var mere olie i tanken. S. gik nu i drift og tog ca. 20 minutter efter grunden ved den røde 1-kost på Flæskegrunden. Kl. 10^{00} kom S. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

385. Ff. **Sonja Madsen** af Thyborøn, 24 B. R. T. Bygget 1913 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. $10/3$ 48 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $24/3$ 48. Søforhør i Lemvig d. $18/1$ og i Hjørring d. $14/2$ 49.

Kl. ca. 22^{00} , da S. under en stiv kuling i sigtbart vejr lå opankret i Nordsøen, sås en trawler nærme sig. Det konstateredes, at ankerlanternen brændte klart, Umiddelbart efter mærkedes et par hårde stød, idet trawleren ramte S.s stævn. Trawleren forsvandt uden at blive identificeret.

Anm. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

386. M/Sk. **Sophie** af Ålborg, 86 B. R. T. Bygget 1906 af eg og bøg. På rejse fra Ålborg til Krikved Agger med molercement.

Tørnet undervandshindring d. $3/9$ 48 i Limfjorden, sat på grund.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $14/9$ 48.

Kl. 4³⁰ afsejlede S. fra Ålborg. Efter at have passeret Røjensø odde i ca. $\frac{1}{2}$ sm. afstand, ændredes kursen til misv. N. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 15⁴⁰, da Helligsø teglværk pejledes i ca. Ø.t.S., tørnede S. med stor kraft mod en undersøisk hindring, hvorved skibet blev læk. S., der ikke kunne holdes læns ved pumperne, blev kl. ca. 16⁰⁰ sat på grund ved Kobberø ca. 50 m fra land. D. $\frac{9}{9}$ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om undervandshindringens beskaffenhed.

387. M/Gl. **Stanley** af Ulebergshamn, 68 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Menstad til Sæby med kalksalpeter.

Grundstødt d. 17/12 48 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Sæby d. 21/12 48.

Da S. befandt sig ca. 1 sm. fra Sæby havn, bjergedes sejlene, og der fortsattes for motoren. Det blæste en jævn NØ.-lig brise. Kort efter sås det, at strømmen satte skibet S. over, hvorfor der styredes noget nordligere. Kl. ca. 15²⁰ da S. befandt sig ca. 1 skibslængde fra den nordre havnemole, tog skibet grunden. Ved grundstødningen mistede S. styret og blev af sø og strøm ført over mod den søndre havnemole, hvor skibet kl. ca. 15³⁰ tog grunden ved stensætningen og blev stående. Kl. ca. 18⁰⁰ gik besætningen — 3 mand — i jollen og roede i land fra skibet, der var vandfyldt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

388. Ff. **Stattur** af Sandvig. Bygget 1947 af eg. På rejse fra Tverå til Våg.

Grundstødt d. 27/10 48 ved Syderø Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Trangisvåg d. 29/10 48.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede S. under en svag NØ.-lig brise med klart vejr fra Tverå. Da Våg fjords ydre ledelys var overret, blev der givet stb. ror. Da der blev støttet på roret for at holde S. i fyrlinien, fortsatte fartøjet med at dreje til stb. og tog derved kurs mod Porckenbue. Roret blev lagt hårdt bb., og motoren, der gik fuld kraft frem, blev kastet fuld kraft bak. S. drejede nu bb. over, og da fartøjet havde kurs ind i fjorden, blev motoren sat på frem, men samtidig tog fartøjet grunden med agterenden. Ved grundstødningen blev S. læk. Som følge af det indtrængende vand, gik motoren kort efter i stå, hvorfor fartøjet opankredes og holdtes flydende ved pumpning. S. blev senere bugseret til Våg af to fiskekuttere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at S. mistede styret.

389. S/S **St. Croix** af København, 7177 B. R. T. Bygget 1942 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 23/5 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/5 48.

Kl. 13⁵⁰, da St. C. lå i Frihavnen og lastede cementsække på træbakker, blev en bakke med ca. 25 sække firet ned i lastrummet. Herunder huggede en krog af hanefoden, hvori bakken hængte, ud af en ring i det ene hjørne af bakken, hvorved denne kom til at hænge skævt, og 6—8 sække faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der fik højre skinneben og lægben brækket. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadede kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

390. Ff. **Stella** af Trelleborg, 60 B. R. T.

Forlist d. 29/11 48 på Bornholms V.-kyst.

Kl. 17¹⁵ grundstødte S. i tåget vejr med kuling og strøm fra S. ca. 300 m V. for Raghhammer odde.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

391. M/Fg. **Strib** af Fredericia, 17 B. R. T. Bygget 1920. På rejse fra Fredericia til Strib med passagerer.

Kollideret d. 16/1 48 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 24/12 48.

Se nr. 121.

392. Ff. **Sunlight** af Frederikshavn, 38 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra Thyborøn til Ålborg i ballast.

Kollideret d. 24/4 48 i Limfjorden.

Søforklaring i Frederikshavn d. 30/6 48.

Se nr. 240.

393. M/gl. **Sunna** af Tuborg havn, 33 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Tuborg havn i ballast.

Grundstødt d. 28/8 48 i Sundet.

Strandsindsberetning dat. 28/8 48. Politirapport dat. 17/9 48.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte S., der i usigtbart vejr under en frisk N.-lig brise med S.-gående strøm styrede N.t.Ø., ca. 50 fv. fra land N. for Skodsborg og blev stående. D. 28/8 kl. 4⁰⁰ kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

394. M/Gl. **Sunnan** af Våg, 92 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På rejse fra Gøteborg til Antwerpen med Zinkaske.

Sprunget læk d. 3/7 48 i Kattegat.

Søforklaring i Gøteborg d. 9/7 48.

Kl. 20⁰⁰ opdagedes det, at S., der gik for sejl og motor, var læk. Der lænsedes med motorpumpen. Kl. 20⁰⁵ passeredes Vinga fskb. under en frisk V.-lig brise med diset vejr. log 0. Kl. 22⁰⁰, da S. befandt sig ca. 4 sm. SV. for Vinga fskb., svigtede motorpumpen, hvorefter det besluttedes at søge nødhavn. Kl. 22³⁰, da håndpumpen også svigtede, fortsattes lænsningen med pøse. Kl. 22⁴⁵ stoppedes motoren, da der var trængt vand ind i koblingshuset. Der blussedes efter lods, og da vandet vedblev at stige, blev der afgivet nødsignal. Kl. 23¹⁵ blev S. taget på slæb af et tililende fiskefartøj, der bugserede skibet ind til Hælsø. En senere undersøgelse viste, at værket på en længde af ca. 1 m var faldet ud af en nåd i stb.s side ved storriggeren ca. 3 fod fra dækket.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

395. S/P **Suomi** af København, 578 B. R. T. Bygget 1907/44 af stål.

Påsejlet d. 26/4 48 ved Hals Barre.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 28/4 48.

Se nr. 255.

396. S/S **Susaa** af København, 1525 B. R. T. Bygget 1933 af stål.

a) Tørnet kaj d. 6/8 48 i Genua havn.

Søforhør i København d. 13/1 48.

Kl. 8⁰⁵ tog S. lods ved Genua havn og med assistance af en slæbebåd fortsattes op gennem havnen. Under manøvrer for at svinge rundt og komme langs kajen ved Mole Vecchio, satte maskintelegraphen sig fast i bakstilling, og inden maskinen kunne beordres stoppet gennem telefonen, tørnede S. med stor kraft mod kajen, hvorved der fremkom en langstrakt bule i bb. side ud for 4-lugen, og en jernpæl på kajen brækkede.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Savona til Liverpool med æbler.

Påsejlet d. 12/11 48 på floden Mersey.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. 13/12 48. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 26/1 49.

Kl. 17⁰⁵, da S. lå til ankers midt i floden, forsøgte en engelsk gravemaskine at passere skibet på bb.s side. Herunder kom gravemaskinen tæt til S., der slækkede på ankerkæden og bakkede med maskinen. Umiddelbart efter blev gravemaskinen af strømmen sat ind mod S., der rammes på bb.s bov, hvor nogle rør fra gravemaskinen borede hul i yderklædningen, og 2 spanter blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra gravemaskinen foreligger ikke.

497. Ff. **Svanen** af Læsø. På rejse fra fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. 26/11 48 i Kattegat.

Søforhør i Skagen d. 27/1, 3/2 og 4/3 49.

Kl. ca. 16⁰⁰, da S. befandt sig ud for Skagen fyr, faldt fisker Marinus Christian Sørensen, der var i færd med at sætte garn, over bord. Skruen blev straks slået fra, og det forsøgt ved hjælp af garnene, som den pågældende havde fået tag i, at hale ham hen til fartøjet. Da garnet gik i stykker, kobledes skruen til, og der manøvreredes hen til den overbordfaldne, samtidig med at der kastedes en line ud til ham. Kort efter lykkedes det at få S. manøvreret hen til den overbordfaldne, der blev taget om bord, hvorefter han blev bragt om bord i en forbisejlende kutter og sejlet ind til Skagen. Ved ankomsten til hospitalet viste det sig, at den pågældende var afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er gledet på dækket og faldet over bord.

498. Ff. **Svanen** af Skagen.

Kollideret d. 8/8 48 i Skagerak.

Søforhør i Skagen d. 11/11 48 og 3/2 49.

Se nr. 356.

499. M/Gl. **Svend** af Egersund, 86 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra København til Randers med kokoskager.

Grundstødt d. 9/3 48 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 10/3 48. Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 11/3 48.

Kl. 6¹⁵ afgik S. fra København. Fra 2-kosten på Stubben styredes N. 1/4 Ø. Det blev derefter tåge, og sejladsen fortsattes med langsom fart under jævnlig brug af loddet. Kl. ca. 10³⁰ fandtes mindre vanddybde, og motoren sattes på fuld kraft bak, da der syntes at være land forude. Kort efter tog S. grunden og blev stående lidt N. for Snekkersten havn. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

400. S/S **Svend Pii** af København, 1868 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Gdynia til København med kul.

Kollideret d. 10/1 48 i København havn.

Søforhør i København d. 22/1 48.

Se nr. 350.

401. 4^m M/Sk. **Sværdfisken** af København, 365 B. R. T. Bygger 1920 af eg, bøg og fyr.

Grundstødt d. 4/9 48 ved Islands N.-kyst.

Søforhør i København d. 8/10 48.

Kl. 21⁵⁰ passerede S., der var for indgående i Eyjafjörður, Hjalteyri fyr, hvorefter der fortsattes i Svalbardseyri fyrs hvide vinkel i en afstand af ca. 200 m fra land. Noget senere, da S. befandt sig i nærheden af Svalbardseyri fyr, blev roret lagt stb. Da skibet imidlertid drejede bb. over, blev roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter, kl. 22⁴⁶, tog S. grunden ca. 125 m fra fyret og blev stående. D. ⁷/₉ kl. 13¹⁹ kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Skibet var tæt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en ukendt sandbanke ved Svalbardseyri fyr.

402. S/S Søborg af København, 1993 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. ²³/₁ 48 i Gdynia.

Søforklaring i Gdynia d. ²⁷/₁ og i Nørresundby d. ¹⁴/₂ 48.

Kl. ca. 16²⁰ fandtes maskinassistent Svend Nielsen af København liggende bevidstløs på kajen med hovedet fastklemt mellem brohammeren og skibssiden ved siden af landgangen. Den pågældende frigjordes og bragtes i en tilkaldt ambulance til hospitalet, hvor han dagen efter afgik ved døden uden at være kommet til bevidsthed.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har villet søge efter noget mellem skibet og kajen og derved har fået hovedet i klemme.

403. M/S Sønderjylland, ca. 20 B. R. T. På rejse fra Rømø til Esbjerg.

Grundstødt d. ²⁷/₁₂ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. ¹⁶/₃ 49.

Kl. ca. 18³⁰, da S., der bugserede en pram, under en frisk SØ.-lig brise og hård udgående strøm passerede Tørre Bjælke, tog skibet grunden, men kom flot kort efter og forsøgte derefter at bringe prammen, der også var grundstødt, flot, men på grund af den hårde strøm, vind og sø kunne S. ikke komme tæt op til prammen. Da vinden senere friskede, drev prammen længere ind på grunden og blev senere vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

404. S/S Sønderjylland af Kolding, 580 B. R. T. Bygget 1904/41 af stål.

2 personer faldet i vandet d. ¹⁴/₅ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. ¹⁴/₅ 48.

Kl. 14³⁰, da en mand af besætningen, der bar et barn på armen, skulle gå om bord i S., der lå fortøjet uden på et andet skib ved Kvæsthusbroen. snublede han på landgangen mellem de 2 skibe og faldt sammen med barnet ned mellem skibssiderne. De pågældende blev hurtigt reddet, hvorefter barnet i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

405. S/S Søndervig af Svendborg, 2659 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

a) På rejse fra Philadelphia til Liverpool med råsukker.

Grundstødt d. ²⁸/₅ 48 ved Cuba.

Strandingsindberetning fra Liverpool dat. ²²/₆ 48.

Da S. med lods om bord passerede Punta Desgranada, mistede skibet styret, og D. drejede til bb., uanset at roret lå hårdt stb. Kl. 0³⁰ tog S. grunden og blev stående. Ved midnat kom skibet flot.

Anm. Søforklaring foreligger ikke, og der er intet oplyst om årsagen til, at skibet mistede styret.

b) På rejse fra Elensis til Høyanger med aluminiumserts.

Grundstødt d. ²⁸/₉ 48 i Salamisstrædet.

Søforklaring i Trondheim d. ³/₁₁ 48.

Kl. 18¹⁰ afsejlede S., der havde lods om bord, fra Elensis. Kl. 18⁵⁵, da skibet befandt sig ved indgangen til Salamisstrædet, blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret halv kraft frem og kl. 18⁵⁶ langsomt frem. Kort efter passeredes en lystønde om stb. Kl. 19⁰⁰, da en lystønde sås ret forude, beordredes maskinen halv kraft frem og kort efter langsomt frem, samtidig med at der gaves lidt bb.s ror, men umiddelbart efter tog S. grunden og blev stående. D. ²/₁₀ kl. 5⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 200 tons af ladningen var blevet lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af lystønderne.

c) Sprunget læk d. ¹⁷/₁₀ 48 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Trondheim d. ⁹/₁₁ 48.

D. ¹⁷/₁₀, da S. under en NV.-lig kuling med høj sø befandt sig i Atlanterhavet, pejledes ca. 2 fod vand i rendestenene i forlasten. Pumperne sattes straks igang og holdtes gående. D. ¹⁰/₁₀ kl. ca. 14³⁰ opdagedes det, at der strømmede vand ind i lasten fra en revne i en plade i stb.s side ud for l-lugen ca. 10 fod under vandlinjen. Der søgtes ind til Lissabon for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

406. S/S Taarnholm af Ålborg, 1420 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Liverpool til Manchester med stykgods.

Kollideret d. ⁸/₇ 48 i Manchesterkanalen.

Søforhør i København d. ³⁰/₁₁ 48

Kl. 14³⁵, da T., der havde lods og kanalstyrer om bord, med langsom fart for indgående befandt sig i sin stb.s side af kanalen, sås forude i samme side af kanalen et modgående skib, der senere viste sig at være S/S »Loch Etive« af Glasgow. T. afgav en kort tone med dampfløjten, hvilket besvaredes med en kort tone fra L.E., men da dette skib ikke syntes at ændre kurs, blev der drejet til bb., hvilket blev til-

kendegivet ved 2 korte toner, som blev besvaret af L.E. med samme signal. Da skibene kort efter passerede hinanden, tørnede L.E. ganske let mod T. forude om bb.

Anm. Søforklaring fra L.E. foreligger ikke.

407. M/S Takosadian af Liverpool.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde den $4/10$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $4/10$ 48. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $5/10$ 48.

Kl. ca. 21⁵⁰, da T. lå i frihavnen og lossede kakaobanner i sække, skulle en længe, der netop var hevet op fra lastrummet, landes på dækket. Under arbejdet hermed blev lugemanden, som befandt sig mellem længen og lugen, som ikke var forsynet med karm, ramt af længen, der var kommet i svingrning og slynget ca. 8 m ned i lastrummet. Den pågældende, der havde pådraget sig kraniebrud, blev i en tilkaldt ambulance bragt til hospitalet, hvor han kort efter afgik ved døden af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den forulykkede ikke har været tilstrækkelig agtpågivende.

408. M/S Teddy af København, 789 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Ålborg til Korsør med havre.

Grundstødt d. $26/2$ 48 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/2$ 48. Søforklaring og søforhør i Korsør d. $28/2$ 48.

Kl. 13¹² lettede T. i tæt tåge fra en ankerplads 1,3 sm. V.t.N. for fyret Korsør båke, og der styredes for langsom fart med lods om bord imod Korsør havneindløb. Ekkoloddet holdtes gående. Kort efter passeredes Lygtepulle hvide 1-kost tæt om bb., og kursen ændredes til misv. 82°; lidt senere sås det nordre molehoved forude lidt om stb., og umiddelbart efter tog T. grunden og blev stående. Kl. 23³⁰ kom T. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

409. M/S Texas af København, 2328 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Antwerpen til København med stykgods.

Grundstødt d. $5/12$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $7/12$ 48. Strandingsindberetning dat. $8/12$ 48.

Kl. 22⁰³ passerede T. Ellekildehage I.- og kl.-tønde i en sm. afstand om stb. Der styredes retv. 132°. Kort efter blev det tæt tåge, og motoren, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem. Samtidig ændredes kursen til retv. 130°. Der stoppedes flere gange for at lytte efter tågesignal fra Lappegrunden fskb. Kl. 22³⁴ ændredes kursen lidt stb. over for at gå klar af en ankerligger, hvorefter der styredes retv. 128° Kl. ca. 22³⁵ tog skibet grunden på en 5,8 m pulle ca. $3/4$ sm. V. for Lappegrunden fskb. og blev stående. D. $6/12$ kl. 10³⁰ kom T. flot ved hjælp af 2 bjergningsdampere tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev tilstrækkeligt benyttet.

410. S/S Themis af Hammerhavnen, 252 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Hammerhavnen i ballast.

Kollide ret d. $8/3$ 48 i Sundet.

Søforhør i København d. $12/3$ 48.

Se nr. 171.

411. S/S Thor af København, 1561 B. R. T. Bygget 1907 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $8/4$ 48 i Tuborg havn.

Politirapport dat. $8/4$ 48.

Kl. ca. 13⁰⁰, da T., der var udlosset, lå ved kulkajen i Tuborg havn, var 2 mand af besætningen beskæftiget med at lægge lugedæksler på 3-lugen ved hjælp af to ca. 75 cm lange jernkroge. Under arbejdet hermed mistede den ene mand, der stod på en skærstok, balancen, idet kroge smuttede op af dækslets bøjle, og styrtede ned i lastrummet. Den pågældende, der havde brækket 3 ribben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

412. Ff. Thor af Sandvåg, 77 B. R. T. Bygget 1878 af eg. På rejse fra Søldafjordi til Sørvåg med fisk og passagerer.

Grundstødt og forlist d. $19/5$ 48 ved Færøerne.

Søforklaring og søforhør d. $19/5$ 48 i Thorshavn.

Kl. 0⁰⁰ passerede T. i stille vejr Kirkebønæs på V.-lig kurs. Noget senere blev det tæt tåge. Der styredes NV.t.N., og efter en udløb distance efter loggen på $6\frac{1}{2}$ sm. ændredes kursen kl. ca. 1³⁰ til V.t.N. Efter en udløb distance på 5 sm. efter loggen sås kl. 2³⁰ i ca. 30 fv. afstand forude brænding. Motoren beordredes fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede T. imod klipperne på øen Kolter og blev så stærkt beskadiget, at fartøjet måtte anses for tabt. Passagerer og besætning reddede sig i bådene ind til thorshavn.

Anm. Ministeriet må aulage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

413. S/S Thyra af København, 891 B. R.T. Bygart 1912 af stål. På rejse fra Nyborg til Stettin i ballast.

Påsejlet d. $11/3$ 48 ud for Swinemünde.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $22/3$ 48.

Kl. 8^{35} , da T. under hård indgåemle strøm lå til ankers i den Ø-lige side af farvandet ud for Swine-münde, passerede et skib, S/S »Nerva« af Bergen, tæt Ø. om T. og tog grunden ud for T. Det andet skib blev nu af strømmen svajet rundt og tørnede med agterstævnen imod T.s stb.s side udfor broen. Ved kollisionen blev T.s bro og skibsside stærkt beskadiget, og stb.s anker med kæde mistedes.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

414. Ff. **Thyra Grøne** af Skagen, 36 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Hirtshals til Skagen i ballast.

Grundstødt d. $6/11$ 48 ved Jyllands NV.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $25/11$ 48.

Kl. ca. 2^{00} , da T.G. i stille klart vejr med V.-gående strøm og motoren gående fuld kraft frem befandt sig ved Grenen, tog fartøjet grunden nogle gauge og blev stående. T.G., der førtes af fisker Oluf Rudolf Jensen af Skagen, som d. $5/11$ kl. ca. 21^{00} i spirituspåvirket tilstand havde tilegnet sig fartøjet i Hirtshals havn, kom ca. 20 minutter senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

415. 3^m M/Sk. **Tide** af Fredericia, 197 B. R. T. Bygget 1903 af stål.

a) På rejse fra Emden til Neksø med cinders.

Kollideret d. $25/2$ 48 i Kielerkanalen.

Søforklaring og seforhør i Neksø d. $28/2$ 48.

Kl. 6^{30} passerede T., der havde lods om bord, i let tåge under afgivelse af tågesignal Nübbel med langsom fart. Kort efter blev det tæt tåge. Motoren stoppedes og sattes derefter på langsomt frem. Forude sås konturerne af et skib, der pludselig drejede hårdt stb. og stak stb.s anker i bund, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner. T.s motor kastedes straks bak, men umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod det andet skib, der viste sig at være polsk S/S »Stalowa Wola«. Ved kollisionen fik T. det opstående i bb.s bov lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.W. foreligger ikke.

b) På rejse fra Stocka til Ålborg med træ.

Grundstødt d. $2/12$ 48 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $8/12$ 48.

Kl. 17^{40} havde T. Fjärhällan fyr tværs om stb., hvorefter der styredes misv. VSV. efter agterlanterne på et foran sejlede skib. Det var tæt tåge. og kl. 17^{50} tabtes den nævnte lanterne af syne. Kort efter sås en lanterne om stb. Motoren kastedes fuld kraft bak og blev, da T. lå stoppet, sat på langsomt frem. Umiddelbart efter tog skibet grunden på Ø.-siden af Piltholmen og blev stående. D. $3/12$ kl. 9^{30} kom T. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

416. S/S **Tomsk** af København, 1229 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Rotterdam til Århus med stykgods.

Brand om bord d. $17/8$ 48 i ved Jyllands Ø-kyst; sat på grund.

Søforhør i København d. $24/8$ 48.

Kl. 15^{30} , da T. befandt sig ca. 3 sm. fra indsejlingen til Århus havn, indtraf en kraftig eksplosion i en jerntromle indeholdende kolloidum, der sammen med 23 andre tromler var stuvet i bb.s side på 3-dækket. I løbet af det følgende minut indtraf eksplosioner i alle de øvrige tromler med kolloidum. og i løbet af kort tid var hele 3-dækket, båddækket og broen ompændt af flammer. Nogle eddikesyreballoner, der ligeledes var stuvet på 3-dækket, sprængtes, og der udvikledes stærke syredampe. Føreren af T., der opholdt sig på broen, sprang over bord, men blev senere bjerget af et skib, der befandt sig i nærheden. Kl. ca. 15^{45} opankredes T. ca. $1/2$ sm. fra havnemolerne. Med assistance af tililende fartøjer og brandvæsen fra land påbegyndtes slukning af branden, der havde forplantet sig til nr. 3 og nr. 2 underlast og nr. 3 mellemdæk. T. fik efterhånden på grund af slukningsvandet i lasterne stærk slagside, og kl. ca. 17^{15} blev ankret lettet, og skibet blev sejlet ind i havnen og sat på grund mellem pier nr. 2 og 3. 2 mand af besætningen, der var blevet forbrændt, blev sammen med føreren i en tilkaldt ambulance kort på hospitalet. D. $18/8$ kl. ca. 15^{00} var branden slukket, hvorefter T. blev bragt flot og slæbt til kaj.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at jerntromlerne, der var sorte, stod utildækkede for solen.

417. M/B **Toto** af København, 4 B. R. T. Bygget af jern.

På rundtur i københavens havn.

En ombordværende person kulosforgiftet d. $17/6$ 48 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $19/6$ 48.

Kl. 22^{50} , da T., der var på havnerundfart, befandt sig i kanalen ved Trangraven, blev en 5-års pige, der opholdt sig i kahytten. dårlig. Hun blev hurtigt bragt ud i frisk luft, men mistede straks bevidstheden. T. førtes hurtigt ind til kajen ved Overgaden oven Vandet, og den tilskadede blev i en tilkaldt ambulance kort på hospitalet. En undersøgelse viste, at udstødsrøret var utæt ca. 2,5 m fra kahytsdøren.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er blevet kulosforgiftet, idet vinden, der var agten ind, har fart kulilte fra udstødningsrørets lækage ind i kahytten.

418. Ff. **Tove** af Hundested, 26 B. R. T. Bygget 1927 af eg.
Kollideret d. $\frac{30}{4}$ 48 i Rønne havn.
Søforhør i Rønne d. $\frac{3}{5}$ 48.
Se nr. 295.

419. S/S **Tovelil** af Esbjerg, 2225 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Gdansk til Rørdal med kul.

Kollideret d. $\frac{8}{3}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $\frac{9}{3}$ og $\frac{12}{3}$ 48.

Kl. 11⁵⁵ passerede T. under en frisk V.-lig brise med tåget vejr lys- og fløjtetønden på 56°50'9" N. brd. 11°47'7" Ø. lgd., hvorefter der efter radiopejling af Ålborg bugt fskb. styredes retv. 270°. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 16¹⁰, da T. befandt sig ca. 1 sm. N. for fyrskibet, hørtes tågesignal forude om stb., og maskinen stoppedes. Kl. 16¹⁵ kom et skib, der senere viste sig at være M S »Alca« af Helsingfors, til syne i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. 2—3 str. om stb. styrende en ØSØ.-lig kurs. Roret blev lagt hårdt stb., og der blev afgivet 1 kort tone, hvorefter maskinen umiddelbart efter blev beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner. Kl. 16²⁰ tørnede A. med stævnen mod stb.s side af bakken, hvorefter skibet gled agterover og påny tørnede T.s forskib med agterskibet. Ved kollisionen blev det opstående på forskibet stærkt beskadiget og øverste plade i stb.s side af bakken bulet.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 16⁰⁰ i tåget vejr med motoren gående langsomt frem styrende misv. Ø. $\frac{1}{2}$ S. under afgivelse af tågesignal passerede Ålborg bugt fskb. tæt om stb. Umiddelbart efter sås et skib ca. 3 str. om bb. i en afstand af ca. 40 m styrende en VSV.-lig kurs. Motoren blev beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner. Kort efter, kl. 16¹⁵, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen sprængtes stb.s ankerklyds, og der skete nogen ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

420. M/Jt. **Trafik** af Køge, 35 B.R. T. Bygget 1892 af eg. På rejse fra Ulfshale til Nakskov med nøddesten.

Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 48 i Nakskov fjord.

Søforklaring i Nakskov d. $\frac{17}{2}$ 48.

Kl. ca. 18⁰⁰ ankom T. under en opfriskende V.-lig brise med regntykning til indsejlingen til Nakskov fjord, hvorefter der styredes efter ledelyrlinien på Enehøje. Loddet holdtes gående, og der loddedes 3— $\frac{3}{2}$ fv. vand. Da et lodskud gav 2 $\frac{1}{2}$ fv., ændredes kursen til S. Kl. ca. 19¹⁵ grundstødte T. ved V.-siden af Knølen og blev stående. D. $\frac{13}{2}$ kl. ca. 15³⁰ blev T. bragt flot ved fremmed hjælp, efter at en del af lasten var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

421. S/S **Tranquebar** af København. 7715 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{26}{11}$ 48 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{26}{11}$ 48.

Kl. ca. 10⁰⁰, da en kontrollør fra Østasiatisk Kompagni stod på lugedækslerne, der var lagt på dækket opad 5-lugens lugekarm, væltede en skærstok, der var anbragt på højkant ovenpå lugedækslerne og ramte den pågældendes venstre fod, hvorved stortåen blev beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

422. M/S **Trein Mærsk** af København. 6706 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Keelung til Shanghai.

Kollideret d. $\frac{31}{8}$ 48 på Whangpoo-Floden.

Søforklaring i Shanghai d. $\frac{3}{9}$ 48.

Kl. ca. 13²⁰, da T.M., der havde lods om bord, befandt sig for indgående til Shanghai, sås forude om bb. en djunke, der lå bidevind tværs over sejløbet og nærmere sig T.M. Da djunken var ca. $\frac{1}{2}$ skibslængde fra T.M.s bb.s bov, blev der fra T.M. afgivet en lang tone med sirenen som opmærksomhedssignal. Djunken drev imidlertid ned mod T.M.s bov, og kl. 13²¹ beordredes T.M.s motor, der gik halv kraft frem, langsomt frem. Kl. 13²² tørnede T.M. med stævnen mod djunken, som brækkede midt over og kæntrede. Kl. 13²⁴ kastedes motoren fuld kraft bak og stoppedes straks derefter. Tililende motorbade bjergede djunkens besætning med undtagelse af en, som savnedes.

Anm. Søforklaring fra djunken foreligger ikke.

423. S/S **Trondur i Gøtu** af Gøte. 347 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra fiskeri i Atlanterhavet.

En mand trukket over bord af trawlet og druknet d. $\frac{13}{3}$ 48 i Atlanterhavet.

Søforhør i Klaksvig d. $\frac{9}{4}$ 48.

Kl. ca. 1³⁰, da T. i G. under en frisk VSV.-lig brise med høj sø lå stoppet på Røstbanken, haledes der ind på trawlet. Under arbejdet hermed faldt en del af trawlet, der var halvt idenbords, ud over skibssiden, og en mand af besætningen — fisker Hans David Ranghammer af Nondregøte — der stod ved rælingen, kom uklar af nettet og blev trukket med over bord. Trawlet haledes straks ind, men den overbordfaldne kom ikke til syne og må antages at være druknet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

424. S/S **Tyr** af Esbjerg, 754 B. R. R. Bygget 1890 af stål. På rejse fra Esbjerg til Parkeston med landbrugsprodukter.

Grundstødt d. $18\frac{1}{2}$ 48 ved Englands Ø.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{1}{3}$ 48.

Kl. 6^{37} passerede T. under en frisk SØ.-lig brise med udgående strøm Guard lb. i $\frac{1}{2}$ skibslængdes afstand. Der styredes retv. 261° , og skibet gik med mindsket fart for at lade et indgående skib passere. Pludselig skar T. bb. over. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem. T. fortsatte imidlertid med at dreje bb. over og tog kort efter grunden ca. 3 skibslængder V.t.S. for Guard lb. og blev stående. Kl. 17^{05} kom T. flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet mistede styret.

425. S/S **Uffe** af Middelfart, 1889 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

a) Brand om bord d. $21\frac{1}{4}$ 48 i Manchester.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $22\frac{1}{4}$ 48, søforhør i København d. $30\frac{1}{3}$ 48.

Kl. 1^{45} , efter at U. den foregående dag havde lastet 500—600 tons jern, opdagede vagtsmanden, at der var udbrudt brand oven over kedlerne i maskinrummet. Der blev straks slået alarm, og brandvæsenet, der blev tilkaldt, fik hurtigt ilden under kontrol. Ved branden anrettedes skade på skoddet på agterkant af kedlerne, på pakningerne på stb.s kedel, maskintelegrafledningen og den elektriske installation.

Anm. Ministeriet må antage, at ildens opstående skyldes selvantændelse i kulstøv.

b) På rejse fra Århus til Frederiksværk med jern.

Grundstødt d. $20\frac{1}{4}$ 48 i Isefjorden.

Søforhør i København d. $27\frac{1}{4}$ 48.

Kl. 18^{20} , da U., der havde lods om bord, passerede Lynæs Sand røde 2-kost, drejede skibet stb. over. Roret blev straks lagt hårdt bb., og da skibet begyndte at dreje til bb., skiftedes roret til hårdt stb. Skibet fortsatte imidlertid drejningen bb. over, og maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående i Ø.-siden af sejløbet. D. $22\frac{1}{4}$ kl. 14^{00} kom U. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

426. Ff. **Ulla** af Esbjerg, 36 B. T. R. Bygget 1934 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. $20\frac{1}{7}$ 48 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $16\frac{1}{12}$ 48.

Kl. ca. 19^{00} , da U. i tåge lå til ankers med net ude på en fiskeplads ca. 110 sm. Ø. for Humberfloden, sås ft. »Winge« af Grimsby nærme sig med langsom fart på U.s stb.s side for at komme på prajehold. Da W. var ca. 10 m fra U., blev motoren ved en fejltagelse sat på fuld kraft frem, og umiddelbart efter tørnede W. med stævnen imod U. midtskibs. Ved kollisionen blev U. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

427. Ff. **Ulla Møller** af Esbjerg, 34 B. T. R. Bygget 1946 af eg. på rejse fra North Shields til Fiskeplads i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. $9\frac{1}{6}$ 48 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $22\frac{1}{7}$ og d. $28\frac{1}{8}$ 48.

Kl. ca. 2^{00} , da U.M. i regndis under en frisk NNV.-lig brise befandt sig ca. 230 sm. V. $\frac{1}{4}$ N. for Graadyb Barre, blev kokken, Leif Viliam Aleksander Kragh af Esbjerg, sendt forud for at purre vagten ud. Kl. ca. 2^{35} , da endnu ingen af vagten var kommet på dækket, purrede rorsmanden besætningen ud. En undersøgelse af U.M. viste, at kokken var forsvundet. U.M. blev lagt på modsat kurs, og en eftersøgning iværksattes. Kl. ca. 8^{00} opgaves eftersøgningen, og U.M. sejlede ind mod Esbjerg havn.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har mistet balancen og er faldet over bord.

428. S/S **Vaarsø** af Horsens, 398 B. T. R. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Gdynia til Gdansk med kul.

Maskinhavari d. $21\frac{1}{9}$ 48 Østersøen.

Søforklaring i Neksø d. $8\frac{1}{10}$ 48.

Kl. 10^{00} afgik V. under en frisk SV.-lig brise fra Gdynia red. Kl. 15^{00} sprang kondensatoren læk. Kl. 21^{30} under en NV.-lig brise med meget svær sø stoppede ballastpumpen, og kort efter stod vandet ca. 2 tommer over maskindørken. Maskinen stoppedes, og kl. 21^{35} ankredes op i 17 m vand N.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø. for Rixthøft fyr. Mandskabet gik i gang med at lænse ved hjælp af askepøse. D. $22\frac{1}{9}$ kl. 15^{00} kunne pumpen arbejde igen, men d. $23\frac{1}{9}$ Kl. 2^{00} stoppede den atter. Kl. 10^{00} bordfyldtes V. og fik stæ stb.s slagside. Vind og sø var uforandret, og da kondensatoren var repareret, fyredes der op under kedlen for at sejle i læ af land. Da ankret ikke kunne hives ind, kappedes kæden, og maskinen sattes på fuld kraft frem. V. blev imidlertid liggende tværs i søen med stb.s lønning under vand. Vandet trængte nu op og slukkede stb.s fyr. Lidt senere slap kedel-vandet op, da fødepuimpen, der havde været brugt til hænsning, var tilstoppet, og bb.s fyr slukkedes. Et varpanker sattes ud agter, og V. drev med vind og sø langs kysten. Kl. 11^{00} sattes nødsignal. Om aftenen affyredes raketter og afbrændtes blus. D. $24\frac{1}{9}$ kl. 10^{00} opnåedes forbindelse med svensk S/S »Falkvik«, som bugserede V. til Gdynia red.

429. S/S **Valente** af Randers, 2243 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Rosario til svensk havn med foderstoffer.

Sprunget læk d. $24\frac{1}{5}$ 48 i Atlanterhavet; forlist.

Søforklaring i Recife, Brasilien, d. $\frac{1}{6}$ 48, søforhør i København d. $\frac{24}{6}$ 48.

Kl. 14³⁰, da V. befandt sig ca. 40 sm. SØ. for Cape Frio, opdagedes det, at skibet lækkede stærkt i bb.s side i maskinrummet. Søventilen til cirkulationspumpen lukkedes, nødventilen åbnedes og alle disponible pumper blev taget i brug. Vandet steg imidlertid stadig. Kl. 15²⁰, da vandet var steget stærkt på fyrpladsen, og V. havde fået 10° bb.s slagside, blev bb. kedel slukket og bundblæst. Kursen ændredes til misv. N. 13° Ø. mod Cape Frio, og en presenning blev trukket ind under skibsbunden om bb. ud for søforbindelserne. Kl. 17¹⁵ havde vandet på fyrpladsen nået stb.s kedel, som herefter slukkedes. Hovedmaskinen stoppedes, og båden firedes af til lønningshøjde. Pejlinger viste, at vandet nu også steg i 2-lasten, hvorfor der udsendtes radiotelegrafiske nødsignaler. Kl. 19¹⁰ kom S/S »Gloria« til assistance og påbegyndte bugsering af V. mod Rio de Janeiro. Slæberen sprængtes flere gange, og d. $\frac{25}{5}$, da V. lå med hoveddækket i vandet, ophørte slæbningen. I løbet af formiddagen forlod besætningen V., som sank kl. 12¹⁰ på 200 fV. vand ca. 35—40 sm. SØ. for Cape Frio.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at V. blev læk ved en tætret søforbindelse.

430. Ff. **Valkyrien** af Klintholm, 15 B. R. T. Bygget 1919. På ftskeri i Østersøen.

Minesprængt d. $\frac{17}{10}$ 48 i Østersøen; 2 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{19}{11}$ 48, søforhør i Neksø d. 49.

Kl. ca. 6⁰⁰ afsejlede V. fra Klintholm for at fiske i Østersøen. Kl. ca. 15⁰⁰ benærkedes fra en fiskekutter, der befandt sig ca. 21 sm. SSØ. for Klintholm havn. at det andet fiskefartøj, der befandt sig ca. 3,5 sm. borte, blev ramt af en eksplosion og sank. Ved undersøgelse af eksplosionsstedet fandtes en del gods, som hidrørte fra V., men ingen af besætningen. Dei må derfor formodes, at V. er minesprængt, og besætningen omkommet.

Anm. De omkomne var: fiskerne Oscar Ågren Nielson af Busene og Erik Villy Kurt Larsen af Køge.

431. Lystk. **Vasa** af Vasa. 5 B. R. T. på rejse fra Snekkersten til Sydafrika

Grundstødt d. $\frac{26}{9}$ 48 ved jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{9}$ 48.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte V. under en frisk SØ.-lig brise med indgræende strøm ved Ø.-siden af Korsholm ved indsejlingen til Limfjorden og blev stående. Besætningen — 3 mand — vadede i land. D. $\frac{27}{9}$ kl. ca. 15⁰⁰ kom V. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop i forbindelse med ukendskab til far vandet.

432. Ff. **Vega** af Sønderborg, 16 B. R. T.

Kollideret d. $\frac{2}{12}$ 48 i Kattegat. søforklaring i Sæby d. $\frac{4}{12}$ 48.

Se nr. 383.

433. M/ Fg. **Vemmenæs** af Rudkøbing, 69 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Vemmenæs til Rudkøbing.

Kollideret d. $\frac{16}{11}$ 48 ved Langelands V.-kyst.

Søforhør i Rudkøbing d. $\frac{20}{11}$ og $\frac{15}{12}$ 48.

Se nr. 186.

434. M/S **Venezuela** af København. Bygget 1948 af stål. På rejse fra København til Santos.

Grundstødt d. $\frac{11}{9}$ 48 ved Brasiliens Ø.-kyst.

Søforklaring i Rio de Janeiro d. $\frac{21}{9}$ 48. Søforhør i København d. $\frac{9}{11}$ 48.

D. $\frac{10}{9}$ kl. 11⁰⁰ passerede V. under en frisk VSV.-lig brise med overskyet og let diset vejr Cabo Frio giss afstand 4sm., log 18,5. Der styredes 252° efter gyroskopkompasset. Kl. 21¹⁵ blev motoren, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. D. $\frac{11}{9}$ kl. ca. 0³⁰ blev det regntykt. Kl. 1⁴⁰ ændredes kursen til 235° efter gyroskopkompasset, log 207,5 idet der regnedes med 5° afdrift nordefter. Kl. 2²⁰ varskoede ud-kigsmanden land forude. motoren blev straks beordret fuld kraft bak. men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående i Sombriobugten på øen Sao Sebastiao. Ved grundstødningen blev V. læk i forskibet. D. $\frac{12}{9}$ kl. 14³⁰ kom skibet af grunden ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.

435. M/S **Vian** af Randers, 198 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Randers til København med brunkul.

Rørt grunde d. $\frac{19}{2}$ 48 i Randers fjord, søgt nødhavn. tørnet kaj i Grenå.

Søforhør i København d. $\frac{26}{2}$ 48.

Lidt før kl. 9³⁰, da V., der var for udgående i Randers fjord, passerede Udbyhøj sås forude en stor damper, der ikke førte vigesignal, for indgående. Farten nedsattes til 3— 4 knob. og da afstanden mellem skibene var ca. 1000 m, holdtes S. om afmærkningen på V.s stb.s side. Kl. 9³⁰ blev V., da skibene passerede hinanden i ringe afstand ud for Kirkegrunden, af bovvandet fra det andet skib sat ind på grunden, hvorved der mærkedes nogle stød, men umiddelbart efter kom V. atter flot, hvorefter rejsen, da en undersøgelse viste at skibet var tæt, fortsattes. Kl. 12⁰⁰ opdagedes det, at V. var læk i forpeaken. Kl. 14⁰⁰, da det blæste en hård Ø.-lig kuling med svær sø. besluttedes det at anløbe Grenå. Kl. 16¹⁰, da V. skulle til at gå til kaj,

svigtede koblingen, da der bakkedes. Bb.a anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen mod kajen, hvorved der fremkom en bule i stævnpladen, og kajen beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibet mistede styret ved passagen af et andet skib.

436. M/S **Vibeke** af Oslo. På rejse fra Oslo til Gdynia med hvalolie.

Grundstødt d. $26/3$ 48 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/3$ og $31/3$ 48.

Kl. ca. 17^{00} grundstødte V. i stille klart vejr på Sjællands rev. D. $27/3$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.

437. M/Gl. **Vicel** af København, 53 B. R. T. Bygget 1899 af eg.

a) Brand om bord d. $29/1$ 48 i Kalundborg havn.

Søforhør i Kalundborg d. $30/1$ 48.

Kl. ca. 20^{15} , da V. lå i Kalundborg havn, opdagedes det, at det brændte i førerens lukaf agterude. Brandvæsenet blev tilkaldt, og kl. ca. 21^{15} var ilden slukket. Ved branden ødelagdes førerens ejendele og inventaret i lukafet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en overophedet kakkelovn.

b) På rejse fra Nysted til Ålborg med asfaltblokke.

Motorhavari d. $20/10$ 48 ved Møns Ø.-kyst

Søforklaring i Store-Heddinge d. $20/10$ 48.

Kl. ca. 16^{00} , da V. befandt sig 1— $1\frac{1}{2}$ sm. Ø. for Møn, gik motoren i stå, hvorefter der fortsattes for sejl alene. Der ankredes NØ. for Møns vestre klint. D. $21/10$ Kl. ca. 12^{00} lettedes under en SV.-lig kuling, og der styredes for sejl mod Stevns Klint. Kl. ca. 13^{00} blæste storsejlet og ca. 1 time efter klyveren i stykker. Kl. 18^{30} ankredes ca. 3 sm. SØ. $1/2$ S. for Stevns fyr. D. $22/10$ kl. ca. 9^{30} blev V. taget på slæb af et fiskefartøj, men kl. ca. 14^{00} , da det begyndte at blæse op, ankredes pany. Ca. kl. 15^{00} blev V. taget på slæb af 3 fiskefartøjer, der bugserede skibet til Rødvig.

Anm. Ministeriet må antage, at motoren stoppede, fordi der var vand i olien.

438. M/Jt. **Villig** af neksø, 20 B.R.T. Bygget 1898 af eg of fyr. På rejse fra Rønne til Bandholm med Lervarer.

Grundstødt d. $1/1$ 48 ved Møns S.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. $7/1$ 48.

Kl. ca. 13^{00} passerede V., der gik for storsejl og motor, under en frisk SØ.-lig brise med medgående Strøm Bøgenakkekostene i Bøgestrømmen for S.-gående, hvorefter føreren gik under dæk for at tilse motoren, der satte ud, og overlod styringen til en ungmand. Noget senere grundstødte V. ca. 200 m SØ. for sejllobet og blev stående. D. $3/1$ kom V. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

439. Ff. **Vinny** af Vesterø, 17 B. R. T. Bygget 1932. På rejse fra fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. $27/11$ 48 ved Læsø N.-kyst.

Søforklaring i Vesterø d. $2/12$ 48.

Kl. 9^{40} afgik V. fra en fiskeplads 4 sm. S. for Læsø N. fskb. Der styredes mod Ndr. Rønner, og det var tæt tåge. Da der loddedes $2\frac{1}{2}$ fv. vand, stoppedes motoren, og tågesignalet i Vesterø havn pejledes i S. Da det forsøgtes at sejle ud på dybere vand, tog V. grunden og blev stående. V. blev senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

440. S/S **Virginia** af København, 5348 B. R. T. Bygget 1920 af stal. På rejse fra København til Odense med oliekgager.

Grundstødt d. $27/10$ 48 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/10$ 48. Søforhør i Odense d. $2/11$ 48.

Kl. 6^{30} lettede V., der havde lods om bord, fra en ankerplads ud for Odense gab, Og der styredes assisteret af en bugserbåd med langsom fart ind i løbet. Strømmen var indgående. Kl. 7^{15} passeredes gabet. Kl. 7^{14} beordredes maskinen fuld kraft frem. Kort efter tog agterskibet grunden i den Ø.-lige side af løbet og blev stående. D. $31/10$ kl. 11^{30} kom V. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

441. M/S **Vistula** af Frederikshavn. 1383 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Oslo med stykgods og passagerer.

Grundstødt d. $2/8$ 48 i Oslofjorden. Søforklaring i Frederikshavn d. $10/8$ 48.

Kl. 6^{05} passerede V. i tåge med lods om bord og under langsom fart Elle. Der styredes 353° . Efter at Drøbak lb. antoges at være passeret, ændredes kursen til 355° . Kl. 6^{18} sås Katholm fyr forude om bb., hvorefter motoren beordredes fuld kraft bak. Kl. 6^{19} stoppedes motoren, og roret lagdes hårdt bb. Umiddel-

bart efter rørte V. grunden og blev stående. Motoren beordredes langsomt frem, og V. gled atter af grunden. Ved grundstødningen blev slingrekølen om bb. bøjet, og der fremkom en bule i bunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

442. M/Gl. **Vita** af Mullerup, 53 B. R. T. Bygget 1900 af eg og bøg. På rejse fra Kalundborg til Helsingborg med kobberbarrer.

Grundstødt d. $\frac{8}{3}$ 48 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Høng d. $\frac{8}{1}$ 49.

Kl. 11²⁰ afsejlede V. under en svag SV.-lig brise med diset vejr fra Odden havn, log 93, hvorefter kursen sattes klar af Gilleleje flak. Kl. 13¹⁰ blev det tæt tåge, log 4. Kl. 17⁴⁰ loddedes 24 m, log 25, hvorefter kursen ændredes mod Lappegrunden fskb. Der loddedes senere 24 og 25 m, hvorefter lodlinen knækkede. Motoren blev nu koblet fra, og et andet lod bragtes i orden, hvorefter der loddedes 6 m. Kursen ændredes straks nordover, men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Jungnæsbådan, men kom straks flot, hvorefter der ankredes i 6 m vand. Loggen viste da 34,8. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge Og strømsætning.

443. M/S **Vitus Bering** af Horsens, 144 B. R T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra København til Horsens med asfalt.

Kastet dækslast overbord d. $\frac{16}{10}$ 48 i Kattegat.

Søforklaring i Horsens d. $\frac{28}{10}$ 48.

Kl. ca. 13³⁰, da V.B. under en svag VSV.-lig brise med dønning befandt sig V. for Nakkehoved fyr, bordfyldtes skibet og bb.s lønning kom under vand. Da V.B. ikke syntes at ville rette sig op, kastedes 18 tromler af dækslasten over bord, hvorefter skibet atter rettede sig op.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at V.B. har været overlastet.

444. M/Gl. **Viva** af Kalmar, 54 B.R.T. Bygget 1917 af eg og fyr. På rejse fra Figeholm til Hørup Hav med træ.

Grundstødt d. $\frac{10}{4}$ 48 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{4}$ 48. Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{16}{4}$ 48.

Kl. ca. 19³⁰ passerede V. under en let NV.-lig brise den hvide 3-kost S. for Omø Stålgrunde i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. om stb. Herfra styredes SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V., idet der regnedes med $1\frac{1}{2}$ str. afdrift. Noget senere blev det diset. Kl. ca. 22⁰⁰ kom skibet ind i fyrets hvide vinkel. Da fyret kort efter skiftede til grønt lys, ændredes kursen til V. $\frac{1}{2}$ S., og motoren, der gik fuld kraft frem, sattes på halv kraft frem, men ca. 2 minutter senere — kl. 22¹⁰ — tog V. grunden og blev stående på Albu Triller. D. $\frac{11}{4}$ kl. 7⁵⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til Albuen fyr er bedømt forkert.

445. M/Gl. **W. Klitgaard** af Frederikshavn, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Vesterø til Langøre.

Grundstødt d. $\frac{29}{11}$ 48 ved Samsøs N.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{2}{12}$ 48.

Kl. 9³⁰, da W.K. i stille vejr med tæt tåge skulle anløbe broen på Kyholm, tog skibet grunden og blev stående. W.K. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med forveksling af sømærker.

446. S/S **Wm. Th. Malling** af København, 1934 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Gdansk til Gent med kul.

Grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 48 ved Hollands N.-kyst.

Søforklaring i Gent d. $\frac{16}{1}$ 48, søforhør i København d. $\frac{17}{2}$ 48.

Kl. 4¹⁵ passerede W.T.M. under en frisk SØ.-lig kuling med hard strøm lysbøjen P.E. 3 på 53°57'18" N.brd. 6°42'42" Ø.lgd., loggen viste 62. Der styredes misv. 220°, afdrift 8°; kl. 6⁴⁰ passeredes en lysbøje, som antoges for lysbøje J.E. 19 på 53°43'48" N.brd. 6°22'10" Ø.lgd. Kl. 7²⁰ sås en gnøn lysbøje lidt om bb. Samtidig slog Borkum fyr igennem og pejledes i misv. Ø. $\frac{1}{2}$ S. Roret lagdes hårdt stb., men skibet lystrede ikke straks roret, og kl. 7²⁵ tog W.T.M. grunden på Lauwers Grund på 53°33'40" N.brd. 6°22' 10" Ø.lgd. og blev stående. D. $\frac{12}{1}$. kl. 11⁰⁰ kom W.T.M. flot ved hjælp af 2 bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at ruteafmærkningen ikke var i orden.

447. S/S **Ydun** af Horsens, 644 B. R T. Bygget 1910 af stål.

3 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{14}{5}$ 48 i Kobenhavns havn.

Politirapport dat. $\frac{14}{5}$ 48.

Kl. 16¹⁰, da Y. Var under lasting ved Kvæsthusbroen, og 2 havnearbejdere var at bære en ballon med gerbersyre på plads, gled de på dækket og tabte syreballonen, der gik stykker, hvorved syren sprøjtede ud over flere af havnearbejderne, hvoraf 3 blev forbrændt på kroppen. De tilskadekomne bragtes i en tilkaldt ambulance til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at havnearbejderne gled i noget olie. der var spildt på dækket.

448. 3^m M/Sk. **Yrsa** af Marstal, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Menstad til Lemvig med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{6}{12}$ 48 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{12}$ 48. Søforlaring i Lemvig d. $\frac{11}{12}$ 48.

Kl. 0¹⁰, da Y. under en let SSV.-lig brise skulle opankres i Vejdyb. kom skibet for V.-lig og tog grunden på Ø.-siden af Egense hage og blev stående. Kl. 10⁵⁰ kom Y. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørket i forbindelse med farvandets beskaffenhed.

449. Ff. **Zenta** af Skagen, 24 B. R. T. Bygget 1942. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Strandet d. $\frac{18}{9}$ 48 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{30}{9}$ 48.

Kl. ca. 9⁰⁰, da Z. under en NV.-lig storm med svær sø var kommet i læ af dækmolen ved Hirtshals havn, stoppede motoren. Ankret blev stukket i bund, og der sattes nødsignal. Redningsbåden fra Hirtshals havn gik ud og tog besætningen — 3 mand — om bord. Kort efter sprængtes Z.s ankerwire, hvorefter fartøjet drev på land ca. 4 km Ø. for Hirtshals havn.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes motorhavari i forbindelse med vejrforholdene.

450. M/Gl. **Østa** af Svendborg, 74 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra København til Svendborg med hvede.

Grundstødt d. $\frac{16}{1}$ 48 ved Langelands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{22}{1}$ 48.

Kl. 11²⁰ befandt Ø. sig i Smørstakkeløbet. Efter at den hvide 2-kost var passeret, ændredes kursen bb. over mod Thurø rev. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. $\frac{17}{1}$ kl. 4⁰⁰ kom Ø. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

451. M/S **Østbornholm** af Neksø, 770 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Gudhjem til Allinge med stykgods og passagerer.

Tørnet kaj d. $\frac{2}{6}$ 48 i Allinge havn.

Søforhør i København d. $\frac{3}{6}$ 48.

Kl. 19⁰⁶ da Ø. var ved at lægge til kaj i Allinge havn, blev motoren, der gik meget langsomt frem, stoppet og umiddelbart efter beordret fuld kraft bak. Kl. 19⁰⁸ blev motoren beordret meget langsomt frem, og kl. 19⁰⁹, da skibets stævn var 3—4 fv. fra vestkajen, beordredes motoren fuld kraft bak. Motoren vedblev imidlertid at gå frem, og umiddelbart efter tørnede Ø. med stævnen imod kajen. Ved påsejling blev stævnen en del beskadiget ca. 1 m over vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes fejl ved midlerne til fremdrivningsmaskineriets omskiftning.

452. Kaproningsbåd uden navn af Hundested. På rejse fra Rørvig til Hundested. Kæntret d. $\frac{18}{4}$ 48 i Isefjorden; 1 omkommet.

Politirapport dat. $\frac{18}{4}$, $\frac{19}{4}$, $\frac{20}{4}$ og $\frac{21}{4}$ 48. Forhør i Nykøbing S. d. $\frac{10}{6}$ 48.

Kl. ca. 20⁰⁰ afsejlede båden, hvori befandt sig 5 personer, der alle var spirituspåvirkede, fra Rørvig havn, hvorefter der styredes mod Skansehage med vind og sø. ind fra stb.s side. Ca. 300 m fra Rørvig havn begyndte båden at tage vand ind. Da en sø bordfyldte båden, og besætningen kom til at sidde i vand til livet, ændredes kurs mod land; men kort efter kæntrede båden, og de ombordværende faldt i vandet. Det lykkedes 2 mand at svømme i land, medens 2 mand, der havde fået tag i båden, blev bjerget af et tililende fiskefartøj. Den femte ombordværende, maskinarbejder Erik Jensen af Hundested, druknede under forsøg på at svømme i land.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes det hårde vejr og den omstændighed, at de ombordværende alle var påvirket af spiritus.

Tabel A.

Art og antal af de for året 1948 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med forlis	5	4	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4
Grundstødning	101	64	—	4	5	2	—	5	1	3	—	4	—	2	—	—	107	84
Kæntring	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprunget læk i søen	10	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	4
Forladt synkefærdig	16	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	3
Forskellig søskade	32	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	32	31
Kollision	58	63	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	64
Brand	9	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	4
Bortblevet	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald m. m.	12	9	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	1	—	—	12	13
Krigsforlis	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
Krigshavari	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Ialt...	253	184	1	5	6	2	—	7	1	3	—	5	—	4	—	—	261	210

471

Tabel B.

Art og antal af de i året 1948 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal skibe	Brutto register tonnage	Antal skibe	Brutto register tonnage	Antal skibe	Brutto register tonnage
Stranding, grundstødning m. m.	11	625	3	3212	14	3837
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Forladt synkefærdig ..	10	746	3	3747	13	4493
Kollision	6	212	—	—	6	212
Krigsskade	4	146	2	1969	6	2115
Brand	1	69	—	—	1	69
Bortblevet	3	84	—	—	3	84
Ialt...	35	1882	8	8928	43	10810

Tabel C.

Tab af menneskeliv ved de for danske skibe for året 1948 opførte søulykker og søskader.

Ulykkestilfældets art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, forlis eller anden søskade	13	14	27
Overbordfald	13	—	13
Krigsaarsager	4	54	58
Andre ulykkestilfælde	1	8	9
Ialt...	31	76	107

Tabel D.

Danske og fremmede skibes strandinger m. m. i året 1948 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		Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden forlis		med forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	9	3	1	—	13	1	—	1	—	2	15	—	—	—
Jyllands nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Jyllands østkyst.....	14	4	—	—	18	3	3	—	—	6	24	—	—	—
Limfjorden.....	7	8	—	—	15	—	1	—	—	1	16	—	—	—
Læsø.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Anholt.....	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Fyns nordkyst (med Samsø).	12	3	—	—	15	—	2	—	—	2	17	—	—	—
Fyns vest- og sydkyst (med Ærø).....	2	1	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Fyns østkyst (med Langeland)	2	—	1	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Sjællands nordkyst (med Hesselø).....	11	5	—	1	17	1	1	—	—	2	19	—	—	—
Sjællands vestkyst (m. Sprogø)	1	6	—	—	7	—	3	—	—	3	10	—	—	—
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet)	5	1	—	—	6	1	2	—	—	3	9	—	—	—
Lollands og Falsters syd- og vestkyst.....	2	2	—	—	4	1	2	—	—	3	7	—	—	—
Møns øst- og sydkyst.....	1	3	1	—	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—
Sjællands østkyst (syd fra til Amager).....	4	—	—	—	4	1	1	—	—	2	6	—	—	—
Amager.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Saltholm.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Middelgrund.....	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	5	1	—	—	6	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Bornholms vestkyst.....	3	1	—	—	4	—	1	—	—	1	6	—	—	—
Bornholms østkyst.....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Ialt...	82	40	3	1	126	10	18	1	—	29	155	—	—	—

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 — 471 — væsentligt større end i 1947 og 1946, hvor tallene var henholdsvis 405 og 430.

Forlis af danske skibe.

Af danske damp- og motorskibe er i 1948 gået tabt 8 med en samlet tonnage på 8.924 B. R. T. I 1947 og 46 var tabene henholdsvis 5 skibe med 12.251 B. R. T. og 7 skibe med 4.332 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1948 35 skibe med 1.882 B. R. T. mod i 1947 35 skibe med 1.646 B. R. T. og i 1946 34 skibe med 1.619 B. R. T.

Af de fornævnte forliste danske skibe er ialt 6 skibe med ialt 1.840 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængninger, nemlig 4 fiskefartøjer og 1 sejlskib med hjælpemaskinkraft på tilsammen 172 B. R. T. (se nr. 117, 202, 217, 229 og 430) og 1 dampskib på 1.668 B. R. T. (se nr. 255).

Brand.

I året 1948 har der ialt været 10 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 2 tilfælde i dampskibe, 1 tilfælde i motorskibe, 5 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 2 tilfælde i fiskefartøjer. Årsagerne til brandene var følgende: I dampskibene i 1 tilfælde selvantændelse i kulstøv og i 1 tilfælde antændelse af oliedampe i spildebakker på fyrpladsen; i motorskibet uforsigtig tobaksrygning; i sejlskibe med hjælpemaskinkraft i 1 tilfælde en overophedet kakkelovn, i 1 tilfælde flammer fra en blæselampe under opvarmning af motoren, og i 1 tilfælde brand i tjære under opvarmning, i 1 tilfælde dekomponeret træværk og i 1 tilfælde ukendt; i fiskefartøjerne i 1 tilfælde en køjesæk anbragt ad kakkellovns aftræksrør og i 1 tilfælde at isolationspladerne var anbragt for tæt på træværket i lukafet.

Tab af menneskeliv.

Ifølge tabel C er tab af menneskeliv ved overbordfald indtruffet i 13 tilfælde; i 1947 og 1946 var det tilsvarende tab henholdsvis 10 og 11. *Som følge af minesprængninger er i 1948 62 menneskeliv gået tabt ved ulykker overgået danske skibe.*

Af de ifølge tabel C omkomne 107 personer var 56 søfarende.

Danske søretters domme eller udtalelser om søulykker overgået danske skibe i 1948 er afgivet i 3 tilfælde.