

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1949

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1950

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.



62131

Bianco Lunos Bogtrykkeri, København

Indholdsfortegnelse.

Søulykker i 1949	5
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1949	78

1949.

1. M/Gl. Aage af Rønne, 99 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

a) På rejse fra Hasle til Odense med kantsten og klinker.

Grundstødt d. $19/2$ 49 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/2$ 49. Søforhør i Odense d. $24/2$ 49.

Kl. ca. 3^{00} passerede Aa. i diset vejr Tolkedyb lys- og fløjtetønde. og der fortsattes i fyrlinien. Farten var ca. 5 knob. Vejret blev efterhånden usigtbart, og fyrene tabtes af syne, hvorfor det besluttedes at ankre. Ca. 20 min. senere loddedes 13 m vand og ca. 5 min. senere 11 m. Umiddelbart efter — kl. ca. 4^{25} —tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 1900 kom Aa. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 30 tons af ladningen var bleven lægtret, tilsyneladende uden at skibet havde taget skade.

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

b) På rejse fra København til Rønne med asfalt.

Kollideret d. $3/3$ 49 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $7/3$ 49.

Kl. ca. 4^{00} afsejlede Aa. under en jævn N.-lig brise med klart vejr fra Redhavnen. Da skibet befandt sig mellem indløbet til Nordbassinet og Redmolens molehoved sås i en afstand af ca. 100 m 3—4 str. Om stb. det hvide toplys og røde lys samt det røde sidelys fra et skib. der senere viste sig at være S/S »Lodsen« af København, der hurtigt nærmede sig. Der fortsattes med langsom far Her fortsattes med langsom fart. Om bb. sås et skib under bugsering ind til Kronløbsbassinet og forude sås et hvidt lys. Da L. befandt sig i en afstand af ca. 50 m 2 str. agten for tværs af Aa., sås den dreje til stb., og kort efter, da L., der nu var tværs af Aa., sås dreje bb., blev roret lagt hårdt bb. og motoren blev koblet fra. men umiddelbart efter, kl. ca. 4^{20} , tørnede L., med stævnen mod Aa.s stb.s side ca. 4 m foran for storriggen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at L. for sent fik øje på Aa.

2. M Jt. A. Blom af Kerteminde, 40 B. R. T. Bygget 1924 af eg og bøg. På rejse fra København til Kerteminde med stykgods.

Grundstødt d. $29/1$ 49 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/2$ 49. Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. $4/4$ 49.

Kl. ca. 24^{00} grundstødte A. B. i stille vejr med tæt tåge og stærk N.-gående strøm ved Snave-Røn. D. $30/1$ kom A. B. flot ved fremmed hjælp.

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

3. Ff. Addy af Strandby, 10 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand trukket over bord og druknet d. $17/12$ 49 i Kattegat.

Søforklaring Og søforhør i Frederikshavn d. $11/1$ 50.

Kl. ca. 11^{45} , da A. under en let SSV.-lig brise befandt sig NØ. for Strandby havn og var ved at løbe linerne til snurrevåddet ud. sås fisker Engelhardt Jensen komme op fra motorrummet og straks efter forsvinde ud over agterenden. Motoren blev straks kastet bak og fartøjet lagt på modsat kurs, hvorefter der, da det antoges, at den pågældende var blevet indfildret i redskaberne, blev halet ind på linerne. Den overbordfaldne eftersøgtes forgæves i ca. 3 kvarter, hvorefter der sammen med et andet fiskefartøj blev trukket våd.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er blevet trukket over bord af vådlinerne.

4. M Jt. A. E. Borch af Kolding, 26 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra Køngsgaard Bro til Kolding med fisk.

Grundstødt d. $19/11$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst; Forlist.

Strandingsindberetning dat. $21/11$ 49. Søforklaring i Tranebjerg d. $30/11$ 49. Forlisanmeldelse dat. Kolding d. $8/3$ 50.

Kl. ca. 17^{30} pejledes Vesborg fyr i Ø.t.N. Der styredes en S.-lig kurs, og det blæste en frisk SØ.-lig kuling med let diset vejr. Strømmen var N.-gående. Ca. 1 kvarter senere ændredes kursen til SV. og kort efter til VSV. Senere styredes atter SV. Kl. 18^{15} grundstødte A. E. B. ca. $1/2$ sm. Ø. for Endelaves nordspids og blev stående. D. $20/11$ kl. ca. 8^{00} gik besætningen —2 mand —i jollen og roede i land. A. E. B. er senere blevet slået til vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der blev styret en gal kurs som følge af, at kompasset havde for ringe indstillingskraft.

5. Ff. Agnes af Aalborg, 4 N. R. T. På fiskeri i Limfjorden.

Kollideret d. $19/11$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $21/11$ 49.

Kl. ca. 3^{00} , da A. i klart vejr med Ø.-gående strøm befandt sig lidt V. for Bredhage, fik trawlet hold. En flagermuslygte anbragtes på ruftaget, og medens besætningen, der bestod af 2 mand, forsøgte at få trawlet klar, sås om bb. en motorgalease, der senere viste sig at være »Kally« af Stubbekøbing, holde ned mod A. Roret blev lagt stb. og motoren sat på fuld kraft frem, men kort efter tørnede K. med bb.s bov mod A.s bb. side, hvor 3 bord blev knust. A. drev langs siden af K., medens der råbtes og svingedes med lygten. K. fortsatte imidlertid sin sejlads. A. drev over mod N.-siden af løbet, hvor fartøjet sank på lavt vand og besætningen senere vadede i land.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da K., der sejlede med nedsat fart, kl. ca. 3^{00} i byget vejr med V.-gående strøm havde passeret Bredhage, sås tæt forude om bb. et hvidt lys, og umiddelbart efter sås et mindre fartøj passere langs K.s side. Der mærkedes intet stød, og da der ikke observeredes noget usædvanligt, fortsattes sejladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt behørig udvig om bord i K.

6. Ff. Agnete af Bønnerup, 8 B. R. T. På rejse fra Lemvig til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt den $18/4$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $25/4$ 49. Søforhør i Thisted d. $20/8$ 49 og Grenaa d. $15/9$ 49.

Kl. 3^{30} , da A. i tæt tåge under en svag VSV.-lig brise efter bestikket skulle befinde sig 12—13 sm. V. for Hanstholm, tog fartøjet grunden ca. 1 sm. V. for landingspladsen i Vigsø. D. $2/5$ kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

7. M/Jt. Agnete af København, 28 B. R. T. Bygget 1921/43 af eg, bøg og fyr. På stenfiskeri i Kattegat.

Havareret d. $31/5$ 49 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7/6$ 49. Politirapport dat. $21/7$ 49.

Da A. under stenfiskeri befandt sig i nærheden af Hundested havn, tabtes en sten ned i lasten, hvorved 2 spanter og 2 planker knækkede.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

8. M/S Agnete af København, 2347 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Santos til Buenos Aires med Bananer.

Kollideret d. $24/10$ 49 på La Plata.

Søforklaring i Buenos Aires d. $27/10$ og $28/10$ 49.

Kl. ca. 21^{30} , da A. med lods om bord befandt sig i det sydlige sejløb til Buenos Aires, etableredes der ved kasteline forbindelse med slæbebåden »Maldonado«, der agter fra kom op langs skibets stb.s side. Da M. gik frem for at tage mod slæbetrossen, skar den ind foran A.s bov og fik stb.s slagside. A.s maskine blev straks beordret fuld kraft bak, men M. fortsatte sin drejning ind foran A., idet den stadig krængede mere til stb. Da slæbebåden kom over på A.s bb.s side, kæntrade den og sank. tilsyneladende uden at have været i egentlig kontakt med A. Ved ulykken druknede 4 mand af slæbebådens besætning.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

9. M/Gl. Agnete Kure af Svendborg, 170 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

a) På rejse fra København til Svendborg med asfalt.

Grundstødt d. $31/8$ 49 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $5/9$ 49.

Kl. 19^{45} afsejlede A. K. fra 10 m bassinet. Da et andet skib sås for indgående i Kronløbet, sattes kursen mod Lynetteløbet. Kort efter sås en hvid stage med 1 halmvisk om bb., og da det antoges at A. K. var kommet for sydligt, drejedes der bb. over. Umiddelbart efter vist., fyret på Lynetemolen rødt, hvorfor roret straks blev lagt stb. og motoren sat på langsomt frem, men i det samme tog A. K. grunden på Revshalens V.-lige side og blev trods bakning med motoren stående. D. $1/9$ kl. ca. 15^{00} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 20 tons af lasten var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der blev navigeret efter havneplanen over Københavns havn i Havnelodsen 1948, i hvilken den omhandlede hvide stage med 1 halmvisk ikke var afsat.

b) På rejse fra Menstad til Svendborg med Salpeter.

Grundstødt d. $30/9$ 49 ved Fyens Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/9$ 49. Søforhør i Næstved d. $28/10$ 49.

Kl. ca. 4^{30} passerede A. K. med langsom fart i tæt tåge med stærk Ø.-gående strøm lysbøjen ved Slotshage grund. Loddet holdtes gående på ca. 5 favne vand. Kl. 4^{45} aftog vanddybden pludselig, motoren sattes på bak. men kort efter at skibet var begyndt at gå agterover, tog det grunden og blev stående. A. K. kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret.

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

10. S/S **Airisto** af Åbo, 1831 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Gdansk til Odense med koks.

Grundstødt d. $27/1$ 49 ved Fyens N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $31/1$ 49.

Kl. 14^{18} , da A., der havde lods om bord og sejlede med langsom fart, befandt sig ud for Trekantet Middelgrund, begyndte skibet at svinge bb. over, skønt roret lå hårdt stb. Maskinen beordredes fuld kraft frem, men A. rørte alligevel grunden med bb.s side. Da A. derefter begyndte at svinge til stb., lagdes roret hårdt bb. og maskinen stoppedes og beordredes straks igen fuld kraft frem. Skibet vedblev imidlertid at dreje til stb., hvorfor bb.s anker blev stukket i bund og maskinen beordret fuld kraft bak, men kl. 14^{20} tog A. grunden med stb.s side og blev stående. D. $28/1$ kom A. flot ved fremmed hjælp.

11. Ff. **Alma Ruby** af Thyborøn, 32 B. R. T. Bygget 1931 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt og forlist d. $3/11$ 49 ved Jyllands V.-kyst; 1 mand omkommet.

Strandingsindberetning dat. $7/11$ 49. Søforklaring og søforhør i Lemvig d. $19/11$ 49. Forlisanmeldelse dat. Thyborøn d. $6/12$ 49.

Kl. ca. 24^{00} , da A. R., der havde motorskade, og som blev bugseret af redningsdamperen »Vestkysten«, under en stiv SV.-lig kuling befandt sig i Thyborøn kanal, sprængtes slæbetrossen. Der blev afgivet nødsignal, men før slæbeforbindelsen kunne genoprettes, var A. R. drevet ind på høfde nr. 72 og havde taget grunden. Da der var fare for, at A. R. skulle blive slået i stykker, sprang føreren op på molen med en line og halede 2 mand af besætningen op. Da den sidste mand, fisker Harald Eisenhardt Kvist Sørensen, var sprunget ind på høfden, drev A. R. af grunden og trak med linen, der var fastgjort om bord, den pågældende ned mellem stenene, hvor han blev kvæstet så hårdt, at han døde. A. R. er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

12. Ff. **Als** af Aabenraa, 13 B. R. T. Bygget 1932 af fyr og eg. På rejse fra Sønderborg til Lønsemaj. Kollideret d. $25/1$ 49 i Als Sund.

Søforklaring i Sønderborg d. $29/1$ 49.

Kl. ca. 10^{00} afsejlede A. i diset vejr med N.-gående strøm fra Sønderborg. Kort efter blev tågen tæt, og der holdtes tæt op under land med ca. 2 knobs fart, idet der blev afgivet forskriftsmæssige tågesignaler. Da det opdagedes, at A. var for tæt under land, holdtes bb. over, men i det samme sås forude et andet skib, der senere viste sig at være Ff. »Trafik III« af Sønderborg, og umiddelbart efter tornede A. mod T.s bbs. bov.

Af den af T. III.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da T. III i stille vejr med meget tæt tåge for langsom fart og afgivende tågesignaler befandt sig ved den røde kost nord for Sønderborg, blev fartøjet påsejlet af A. T. III, der viste sig at være læk, blev sat på grund, men kom flot ved egen hjælp efter at have udsløst ca. 3 m^3 grus for at få en opstået læk over vandet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

13. Ff. **Anita** af Åstol, 53 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $27/1$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 49.

Kl. 22^{00} grundstødte A. i tåget vejr ca. 4 km SØ. for Kandestederne. D. $24/5$ kl. 6^{00} kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper og blev slæbt til Frederikshavn.

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

14. M/Gl. **Anna** af Marstal, 79 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Rostock til København med stykgods.

Grundstødt d. $1/3$ 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Marstal d. $24/5$ 49.

Kl. ca. 10^{45} passerede A. lystønden på $54^\circ 15'2''$ N. brd. $12^\circ 02'5''$ Ø. lgd. Herfra styredes N.t.V. Kl. ca. 12^{30} friskede det kraftigt fra N. med sne. Storsejlet sattes, men da skibet ikke kunne holde styrefart i den høje sø, holdtes af mod Warnemünde. Kl. godt 16^{00} stoppede motoren og kunne ikke startes igen, og det viste sig, at der var vand i motorrummet. Nogen tid senere brækkede storbommen. A. var herunder kommet temmelig nær kysten, og da det viste sig umuligt at styre skibet klar af land, styredes ret på kysten. Kl. ca. 17^{00} tog skibet grunden ca. 2 sm.V. for Warnemünde og blev stående. A. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

15. 3^m M/Sk. **Anna** af Hals. 95 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra København til Rørdal i ballast.

Grundstødt d. $15/10$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $15/10$ 49. Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $17/10$ 49.

D. $14/10$ kl. 22^{00} passerede A. Nakkehoved fyr, hvorefter der styredes V.t.N. $1/2$ N. Kl. 23^{45} ændredes kurs til VNV. Kl. 24^{00} blev kursen ændret til NV.t.V. $1/2$ V. Det blev tæt tåge, og der afgaves tågesignal. D. $15/10$ kl. 0^{30} ændredes kurs til NV.t.V. Kl. 4^{30} , da det antoges, at A. befandt sig i nærheden af Fornæs, blev motoren sat på langsomt frem og skruen slået fra for at lytte efter tågesignal og for at tage lodskud.

Samtidig passeredes 2 pæle med langsom fart, og roret beordredes stb., men umiddelbart efter, kl. 4³⁵ tog A. grunden ca. 1000 m N. for Grenaa havn og blev stående. Kl. 14³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strøm-sætning.

16. M/Jt. **Anna** af Søby, 16 B. R. T. Bygget 1915 af eg. På rejse fra Søby til Svendborg med levende svin og fjerkræ.

Havareret d. 24/10 49 i Farvandet syd for Fyn.

Søforklaring i Ærøskøbing d. 16/11 49.

Kl. 9³⁰ afsejlede A. under en hård SV.-lig storm fra Søby. Der førtes klosrebet storsejl, og motoren var i gang. Da skibet befandt sig ud for Korshavn, brækkede bommen og gafflen. A. fortsatte sejladsen til Svendborg for motor alene.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

17. S/S **Anna Dan** af Esbjerg, 1251 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 4/2 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5/2 49.

Kl. 21⁰⁰, medens A. D. lå fortøjet ved Kalvebod Brygge, skulle fødepumpen startes for at sætte vand på kedlen. Under arbejdet hermed sprøjtede det kogede vand op fra fødebrønden og ramte en maskin-assistent, der stod i nærheden. Den pågældende fik ryg og skulder stærkt skoldet og blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fødepumpen har stået i en for igangsætning uheldig stilling, hvorved damp fra kedlen er strømmet gennem fødepumpen, hjælpe-kondensator og for-varmer til fødebrønden, som derved har kogt over.

18. M/Gl. **Annalise** af Neksø, 31 B. R. T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra Neksø til Stralsund med fisk Strandet d. 9/1 49 ved Rügen; forlist.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 1/2 49. Forlisanmeldelse dat. Neksø d. 21/2 49.

Kl. ca. 1⁴⁵, da A. under en V.-lig kuling lå opankret i 4^{1/2}—5 m vand ud for kysten lidt Ø. for Dornbusch, blev der gjort klar til at lette. Herunder sprang vinden om i NV. og friskede til storm med tiltagende sø. Kort efter begyndte skibet at drive for ankeret. Kl. ca. 2⁰⁰ tog A. grunden flere gange, og kl. 3⁰⁰ blev skibet stående hårdt ca. 20 m fra land. A. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

19. S/S **Anna Rita** af Dragør, 495 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Gdynia til Stockholm med rug.

Forsvundet i januar 1949 i Østersøen; 11 omkomne.

Søforhør i København d. 2/3 og 10/9, 49. Forlisanmeldelse dat. Dragør d. 30/12, 49.

D. 7/1 kl. 13⁰⁰ afsejlede A. R. under en frisk VNV.-lig brise fra Gdynia. Da skibet ikke var ankommet til Stockholm d. 13/1, iværksattes eftersøgning af skibet, og skibe i Østersøen blev anmodet om at holde udvig efter det. Da eftersøgningen var resultatløs, må det antages, at A. R. er forlist med mand og mus.

Anm. De omkomne var: skibsfører Jørgen Emil Jørgensen af Dragør, styrmand Conrad Herluf Falk af Rønne, maskinmester Christian Meinders af Kinden, maskinassistent Fritz Pitzke af Emden-Borsum, kok Georg Lange af Emden, ungmændene Kjeld Hansen af Helsingør. Gerhard Kuckelkorn og Erwin Richter af Emden og Max Gregor af Wilhelmshaven, dæksdreng Preben Andersen af Aalsgaarde og fyr-bøder Willi Paegel af Bremen.

20. S/S **Anne** af København, 1593 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra Calais til London i ballast.

Havareret d. 17/12 49 på Themsens.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. 3/2 50.

Kl. 10³⁰, da A. lå fortøjet i bøjer ved West Woolwich, lagde et andet skib til langs siden af A. hvorved fortøjningswirene sprængtes, og begge skibe svingedes rundt af strøm og vind. A. ramte med agterstævnen et skib, der lå fortøjet ved kaj og fik roret beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

21. M/Gl. **Anne Linda** af Egersund, 83 B. R. T. Bygget 1912 af jern. På rejse fra Helsingborg til Odense med lerjord.

Grundstødt d. 13/11 49 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 16/11 49. Søforklaring og søforhør i Odense d. 17/11 49. Søforhør i Rudkøbing d. 28/2 50.

Kl. 17³⁰, da A. L. var tværs af lys- og klokke-tønden på 55°45'4 N. brd. Ø. lgd., ændredes kursen til S. Det blæste en svag SØ.-lig brise med Ø.-gående strøm og regndis. Kl. 18⁴⁵ tog A. L. grunden hårdt nogle gange N. for Fyns Hoved og blev stående. D. 14/11 kl. 16¹⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev benyttet.

22. M/S Anne Louise af Esbjerg, 491 B. R. T. Bygget 1946 af stål.

a) På rejse fra Frederikshavn til Reykjavik med stykgods.

Motorhavari d. $26/3$ 49 i Skagerrak; søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/6$ 49.

Kl. 9^{50} , da A. L. under en frisk N.-lig brise med meget høj sø befandt sig i Skagerrak, tog motoren rovs og gik derpå stærkt ned i omdrejningstal. Der stoppedes og en undersøgelse viste, at styrehjulet på kamakslen havde revet sig løs. Det besluttedes at anløbe Hirtshals, hvortil A. L. ankom kl. 18^{00} .

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes motorens uregelmæssige gang på grund af skibets arbejden i søen.

b) På rejse fra C ete til London.

En mand forsvundet d. $21/5$ 49 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $21/6$ 49.

Kl. 9^{45} , da A. L. befandt sig ca. 90 sm. V. for Gibraltar, savnedes hovmester Jens Martin Laursen. Den p agældende, der sidst var set kl. ca. 8, efters ogtes om bord uden resultat. Kl. 10^{05} lagdes skibet på modsat kurs. Kl. 12^{00} , da der ikke var set noget til den forsvundne, besluttedes det at forts ette rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den p agældende er faldet overbord og druknet.

23. M/Jt. Anni Thomsen af Nyk obing F., 42 B. R. T. Bygget 1892 af eg. På rejse fra R onne til Svendborg med lervarer.

T rnet vraggods, sprunget l k d. $22/4$ Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $29/4$ 49.

D. $21/4$ kl. 13^{30} afsejlede A. T. i stille vejr fra R onne. Der styredes V.t.S. D. $22/4$ kl. 1^{30} , da det bl este en S -lig kuling, mærkedes det, at skibet tørnede en hindring, der skurede langs skibssiden. Kl. 2^{30} opdagedes det, at A. T. var blevet l k, og der lænsedes med pumperne. Kl. 3^{20} , da Tolkedyb lystønde var i sigte forude, var vandet trængt s  højt op i motorrummet, at motoren stoppede, og der fortsattes for sejl alene mod Grønsund. Kl. 5^{10} opankredes skibet inden for Tolkehavnen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibet har t rnet imod vraggods.

24. S/S Anthony Enright af London, 1041 B. R. T. På rejse fra Nørre-Sundby til København i ballast.

Grundstødt d. $24/12$ 49 ved Jyllands  .-kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/12$ 49.

Kl. 3^{40} grundstødte A. E. under en stiv SV.-lig kuling med regndis 200—300 m  . for Hals havn. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være maskinhavari.

25. M/Gl. Antje af Graasten, 96 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Graasten med kalkg dning.

T rnet undervandshindring d. $19/2$ 49 i Masnedø færgehavn.

Søforklaring i Store-Heddinge d. $14/5$ 49.

Kl. ca. 13^{00} , da A. skulle anløbe Masnedø færgehavn. tørnede skibet under manøvrering i havnen en undersøisk genstand. 5—10 minutter senere kom skibet flot ved egen hjælp. En senere undersøgelse viste, at A. havde fået en l k i en bundplade i stb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, a, A. har t rnet, en p lestump.

26. M./Sk. Ane af København, 134 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra Bangshavn til Arsusuk med sand.

Grundstødt d. $5/9$ 49 ved Grønlands V.-kyst.

Søforklaring i Godthaab d. $7/10$ 49. Søforhør i København d. $23/1$ 50.

Kl. 10^{45} , da A., der havde lods om bord, i tåge og storis befandt sig ud for Kobberminebugten med motoren gående langsomt frem. s s landet ved Sanerut. Kl. ca. 10^{55} tog skibet under forsøg på at dreje klar af drivisen grunden ca. $1/2$ sm. fra land og blev stående på et sk r, der ikke var afmærket på søkortet. Kl. 14^{00} kom A. flot ved egen hjælp, efter at ca. 75 tons sand var kaste, over bord. Ved grundstødningen fik skibet lettere skader på stævnen og den forreste del af k len.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af de, ovenfor anførte.

27. Ff. Apollo af Esbjerg, 40 B. R. T.

Brand om bord d. $23/2$ 49 i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $24/2$ 49. Søforhør i Esbjerg d. $17/6$, 49.

Kl. ca. 4^{30} medens A. la fortøjet i fiskerihavnen i Esbjerg, opdagedes der røg i lukafet, og det viste sig, at det brændte kraftigt i forrummet. De to ombordværende fiskere reddede sig op gennem skylightet og tilkaldte brandvæsenet, som hurtigt slukkede branden. Kn undersøgelse viste, at træværket omkring aftræksrøret fra kakkellovnen, som sidst var blevet tilset d. $22/2$ ca. 23^{00} , var brændt bort. Ved branden blev forrummet stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at kakkellovnens aftræksrør, har været overhedet.

28. M/Jt. **Argus** af Søby, 38 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra København til Faaborg med byg.

Grundstødt d. $\frac{30}{3}$ 49 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{4}$ 49. Søforklaring og søforhør i Ærøskøbing d. $\frac{25}{6}$ 49.

Kl. 19³⁰, da A. i diset vejr med N.-gående strøm og under langsom fart stævnede ind mod en ankerplads i Bøgestrømmen, tog skibet grunden SØ. for Bøgedskov og blev stående. D. $\frac{1}{4}$ kom A. flot, efter at ca. 15 tons af ladningen var bleven lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke kunne skelnes på grund af dis og mørke.

29. M/S **Ariel** af Ebeltoft, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

a) På rejse fra Hennebostrand til Thyborøn med Granitsten.

Grundstødt d. $\frac{23}{8}$ 49 ved Jyllands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{8}$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{11}$ 49.

Kl. ca. 4⁰⁰ befandt A. sig i diset vejr efter bestikket ca. 10 sm retv. V.t.S. for Måseskær fyr. Herfra styredes med moderat fart retv. SSV. Loddet holdtes gående, og der stoppedes gentagne gange for at lytte efter tågesignaler. Kl. ca. 6⁵⁰ blev skruen atter koblet fra, og da der viste sig kun at være 3 favne vand, skiftedes skruen til langsomt bak og kort tid efter til fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående ca. $\frac{1}{2}$ sm. Ø. for Højen fyr. Kl. ca. 12⁰⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

b) På rejse fra Agger Tange bro til Aalborg.

Grundstødt d. $\frac{18}{10}$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{11}{11}$ 49.

Om eftermiddagen, da A., der under en SV.-lig storm forgæves havde søgt at komme ud i Nissum bredning gennem Krikløb, befandt sig i Kobberø løbet på vej tilbage til Agger Tange bro, pressede en svær byge A.s agterende ind på grund. Kort efter drev forstævnen, skønt roret lå hårdt bb. og motoren gik fuld kraft frem, ind på grund. D. $\frac{19}{10}$ kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

30. M/S **Arkansas** af København, 3591 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra København til Århus med stykgods.

Kollideret d. $\frac{1}{2}$ 49 i Københavns havn.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{3}{2}$ 49.

Kl. 22⁰⁵ afsejlede A. under en N.-lig kuling assisteret af 2 slæbebåde fra Kronløbsbassin. Da A. var svajet rundt i Yderhavnen, kvitteredes slæbebådene, og med roret liggende hårdt bb. beordredes motoren langsomt frem for at dreje op i Kronløbet. Da A. imidlertid begyndte at falde stb. over, beordredes motoren bak for at hindre kollision med stensætningen mellem Trekroner og Kronløbet. Det forsøgtes herefter uden resultat at dreje A. rundt til stb. Stb.s anker blev nu stukket i bund, roret lagdes hårdt stb., og motoren beordredes frem. Under disse manøvrer var A. af vind og strøm sat længere ind i havnen, hvorved skibet, idet der svajedes rundt, med stævnen tørnede let imod to skibe, der lå fortøjet langs langelinikajen, hvorved A.s stævn blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

31. M/Jt. **Arre** af Ærøskøbing, 145 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra St. Olufsholm til Assens med Kalksten.

Grundstødt den $\frac{2}{10}$ 49 ved Gotlands Ø.-kyst.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $\frac{13}{10}$ 49.

Kl. 11⁴⁵ passerede A. under en let SV.-lig med klart vejr Når fyr i 1 sm.s afstand. Herfra styredes SV. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 12⁴⁵ rørte skibet grunden med stb.s side lidt V. for 2-kosten ved Söderbritten. En undersøgelse viste, at A. var tæt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, al den vagthavende på grund af solens blænden ikke i tide fik øje på afmærkningen ved Söderbritten.

32. S/S **Aspramarte** af Genua.

En havnearbejder tommel til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{24}{5}$ 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{24}{5}$ 49.

Kl. 10⁴⁵ medens A. lå fortøjet ved Midtermolen i Frihavnen og lossede havre i sække, fiskede et slæng under ophivning en skærstok. Herved blev skærstokken, der ikke var sikret mod ophivning, løftet, hvorved et lugedæksel, der hvilede på skærstokken, faldt ned og ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadede komne blev i en tilkaldt ambulance kort på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

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

Mistet anker og kæde i Nordsøen.

Søforklaring i London d. $\frac{10}{3}$ 49.

Kl. ca. 8⁰⁰, da A. i en orkanagtig NNV.-lig storm med ringe sigtbarhed lå opankret ved Oster Ems fløjtetønde for begge ankre med maskinen gående frem, drev skibet mød land. Kl. 9⁰⁰ afsendtes nødsignaler,

og der fyldtes vand i lastrum nr. 3 samt i forpeaken. Der opnåedes radioforbindelse med land. Kl. ca. 10⁰⁰ mistedes stb.s anker og 90 favne kæde. Der blev forceret mest muligt med maskinen. Kl. 12 ophørte nød-korrespondancen. Kl. ca. 14 var A. ca. 1/2, sm. fra grunden. Vejret klaredes, og vinden fløvede noget. Det observeredes, at A. drev hurtigere, hvorfor der påny blev udsendt nødsignal. Bb.s anker blev lettet, og det lykkedes at sejle skibet klar af grunden.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af ovenfor anførte.

34. M/Gl. **Atlas** af Aarhus, 68 B. R. T. Bygget 1904 af eg og fyr.

a) På rejse fra Hammerhavnen til Kolding med sten.

Grund stødt d. 26/1 49 ved Møns Ø.-kyst.

Søforklaring i Aarhus d. 3/2 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5/2 49.

Kl. 0³⁰ havdes Smygehuk fyr tv. om stb. i 6,5 sm.s afstand. Herfra sattes kursen mod Møn. Kl. 2⁰⁰ blev det let diset, og farten mindskedes. Kl. ca. 4⁰⁰ blev disen tættere, og farten mindskedes yderligere. Kl. ca. 5⁰⁰, da søen blev mere rolig, blev skruen slået fra, Ca, 15 minutter senere lettede tågen, og der fortsattes på en VSV.-lig kurs med langsom fart. Efter yderligere ca. 15 minutters forløb sås pludselig land forude i ca. 400 m.s. afstand, og motoren kastedes fuld kraft bak. Efter at A. under bakmanøvren var drejet bb. over til S.t.Ø., blev skruen stillet på frem, men i det samme tog skibet grunden 2—3 gange ved Store Klint og blev stående. D. 27/1 kl. ca. 2³⁰ kom A. flot, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet.

b) På rejse fra Horsens til København i ballast.

Kollideret d. 30/3 49 i Kattegat.

Søforhør i København d. 4/4 49.

Kl. ca. 0¹⁵ passerede A. i stille, klart vejr Sjællands Rev fyr, hvorefter der styredes misv. Ø. 3/4 N. Kl. ca. 1¹⁰ sås det røde og det grønne sidelys samt toplanterne fra et skib, der senere viste sig at være motorgalease »Danebrog« af Frederikshavn, 1/4 streg om bb. Kursen ændredes straks til Ø.t.S. Da D. vedblev at holde ned imod A., ændredes kursen 10—15 minutter senere til SO.t.S. Kl. ca. 1³⁰ tørnede D. med klyverbommen imod A.s bb.s låring, hvorved jolledaviderne brækkede og faldt i soen sammen med jollen.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 1¹⁵ i klart vejr befandt sig ca. 6 sm. Ø. 1/4 N. af Kattegat SV. fyrskib styrende V.1/4 S., skete kollisionen som ovenfor anført, uden at A. forinden var blevet observeret.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke om bord i D. blev holdt tilstrækkelig god udkig.

35. Bf. **Audiola** af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr.

Tørnet undervandshindring d. 29/11 49.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/12 49.

Skibet ankom til København efter at have tørnet en undervandshindring og blev d. 2/12 49 af statens skibstilsyn tilbageholdt som usødygtigt.

36. M/S **Aufbau** af Hamburg, 309 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Nykøbing Mors i ballast.

Grundstødt d. 26/10 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/10 49.

Kl. ca. 19⁰⁰ grundstødte A. under en SSV.-lig kuling med udgående strøm på Nordmandshage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

37. S/S **Aura** af Helsingfors, 1912 B. R. T. Bygget 1908 af jern.

Påsejlet d. 20/9 49 i Aarhus havn.

Søforklaring i Frederikstad d. 23/9 49. Søforhør i Aarhus d. 14/11 49.

Kl. 12⁰⁰, da A. skulle afgå fra Aarhus, tørnede bugserbåden »Bulbider« af Aarhus med sin stævn mod A.s stb.s side. sum blev en del beskadiget.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da denne båd under en NØ.-lig kuling skulle assistere A. ved afgang fra kaj 125, blev B.s stævn sat mod A.s stb.s side for at lette B. under drejning. Under denne manovre blev A.s skibsside beskadiget som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

38. M/Jt. **Avance** af Rødvig, 96 B. R. T. Bygget 1905 af eg, fyr og stal.

a) Kollideret d. 23/7 49 på Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 7/9 49.

Kl. ca. 5³⁰, da A. i tæt tåge lå fortøjet ved Hals bro med stb. side til kajen, passerede et V.-gående skib — M/S »Aalborghus« af Aalborg — tæt forbi med stærk fart. Herved førtes et uddybningsfartøj — »Nep-tunus« af København — der lå agterfortøjet et par meter agten for A., af suget hen mod A., som tørnedes, hvorved 2 planker i agterskibet blev knust.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl.ca. 5³⁰, da N. lå agterfortøjet ved Hals bro og med et anker ude for, passerede Aa. for indgående tæt forbi med stærk fart. Suget førte N. ind imod broen, som tørnedes, hvorved ca. 3 m af friholderplanken brækkede, og ind mod A. som ovenfor

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Rostock til Horsens med Brunkulsbriketter.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 49 ved Aarøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{11}$ 49. Søforklaring og søforhør i Horsens d. $\frac{10}{11}$ 49.

Kl. ca. 3^{00} , da A. under en jævn SSØ.-lig brise med let diset vejr befandt sig på højde med Assens, sås om stb. et grønt blinklys, der antoges at være den grønne vinkel i Tvingsbjerg forfyr. Der fortsattes N.-på. Kl. ca. 3^{30} grundstødte A. ved Ø.-siden af Aarø Kalv og blev stående. D. $\frac{9}{11}$ kl. 8^{00} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr i forbindelse med den omstændighed, at der ikke er udvist tilstrækkelig agtpågivenhed ved navigeringen.

39. S/S **Benedikt** af Hobro, 346 B. R. T. Bygget 1901 af stål. På rejse fra København til Odense.

Grundstødt d. $\frac{5}{8}$ 49 ved Fyns N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{8}$ 49. Søforhør i København d. $\frac{15}{11}$ 49.

Kl. 19^{57} passerede B. under en let V.-lig brise Gabet, hvorefter der styredes S.-på i Lammesø Hage båkeline. Noget senere passeredes den hvide stage med 1 halmvisk N. for Nørreholm om bb. og samtidig sås forude om bb. et sømærke, der antoges at være den hvide stage med 2 halmviske NV. for Nørreholm. men som senere viste sig at være den sydligere beliggende hvide stage med 1 halmvisk NV. for Sønderholm. Roret lagdes bb., men kort efter grundstødte B. ca. 75 m ØSØ. for den hvide stage med 2 halmviske NV. for Nørreholm og blev stående. Kl. ca. 20^{30} kom B. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blændedes af solen, der var i kimningen, hvorved han forvekslede den hvide stage med 2 halmviske NV. for Nørreholm med den hvide stage med 1 halmvisk NV. for Sønderholm.

40. S/S **Bergenhus** af Odense, 1399 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

a) På rejse fra Antwerpen til Esbjerg med stykgods.

Kollideret d. $\frac{30}{3}$ 49 på Scheldefloden.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{4}{4}$ 49.

Kl. ca. 19^{12} , da B., der havde lods om bord, i tæt tåge og stille vejr med hård medgående strøm befandt sig ud for Terneuzen, blev roret lagt hårdt bb., og maskinen, der var stoppet, blev beordret langsomt frem. Farten var 2—3 knob. Samtidig hørtes klokkeringning fra en ankerligger forude, og et skib, der senere viste sig at være S/S »Arthur Stove« af Oslo, skimtedes forude lidt om bb. Roret blev straks lagt hårdt stb. og maskinen beordret fuld kraft frem og, da B. var begyndt at dreje, fuld kraft bak: men umiddelbart efter tørnede B. med bb.s bov mod A.S.s bb.s bov. Ved kollisionen blev begge skibe lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A.S. foreligger ikke.

b) På rejse fra Esbjerg til London med smør.

Kollideret d. $\frac{29}{5}$ 49 på Themsens.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{3}{6}$ 49.

Kl. ca. 23^{30} , da B., der havde lods om bord, i klart vejr med medgående strøm og maskinen gående langsomt frem, befandt sig ud for Woolwich, hørtes forude i ca. 3 skibslængders afstand 4 toner efterfulgt af 1 kort tone fra et medgående skib, der senere viste sig at være S/S »Celtic Queen« af London. B.s ror blev straks lagt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med dampfløjten. Kort efter sås det, at C.Q. bakkede, og der råbtes advarende til skibet, men umiddelbart efter tørnede C.Q. med agterstævnen mod B.s stb.s side ud for 2 lugen, hvorved der fremkom en 16 fod lang og 6 tommer dyb bule. Da en undersøgelse viste, at B. var tæt, fortsattes rejsen.

Anm. Søforklaring fra C.Q. foreligger ikke.

41. S/S **Bes** af København, 548 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Køge til Dunkerque med sukkerroefrø og filtersand.

a) Havareret d. $\frac{3}{12}$ og grundstødt d. $\frac{4}{12}$ ud for Hollands NV.-kyst.

Søforhør i Middelfart d. $\frac{29}{3}$ 50.

Kl. ca. 11^{25} , da B. i hårdt vejr befandt sig ved Texel fyrskib, opdagede vand i maskinrummet. Maskinen stoppedes, og der blev over radioen tilkaldt assistance fra bjergningsdamper. Da B. drev mod land, opankredes skibet kl. 12^{20} for stb.s anker. Da B. vedblev at drive ind mod kysten, blev bb.s anker kl. 15^{10} også stukket ud. Kl. 16^{00} havdes forbindelse med en slæbebåd, og kl. 17^{00} , efter at ankerkæderne var kappet, blev B. taget på slæb indn til Terschelling red, hvor B. fortøjedes langs siden af 2 bjergningsdampere. Da B. var pumpet læns, viste det sig, at vandet stammede fra en lækage på undersiden af kondensatoren. Da vinden friskede yderligere, huggede fartøjerne hårdt mod hinanden, hvorved der opstod en del ovenbordskade. Skibene gik i drift, og d. $\frac{4}{12}$ kl. 2^{15} huggede B. flere gange i bunden og blev stående. D. $\frac{5}{4}$ blev B. efter flere forgæves forsøg bragt flot af de to bjergningsdampere. D. $\frac{6}{12}$ blev B. bugseret til et værft i Harlingen.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra Harlingen til Dunkerque.

Mistet ankrene d. $\frac{18}{12}$ 49 i Nordsøen; søgt nødhavn.

Søforhør i Middelfart d. $\frac{29}{3}$ 50.

D. $\frac{16}{12}$ kl. 630 afgang B. fra Harlingen under en opfriskende V.-lig kuling. D. $\frac{17}{12}$ kl. 16^{45} , da det blæste en V.-lig storm, ankredes Ø. for Ijmuiden fyr for begge ankre. Maskinen fortsatte med at gå fuld kraft frem. D. $\frac{18}{12}$ opdagedes vand i maskinrummet, og besætningen sendtes ned for al lænse. Kl. 9^{45} mistedes

stb.s anker, og under indhivning af bb.s ankerkæde viste det sig, at dette anker også var gået tabt, hvorefter B. sejlede ind til Ijmuiden.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

42. Ff. **Bethel** af Skagen, 33 B. R. T. Bygget 1908 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nord-søen til Skagen.

Kollideret d. $^{30}/_{11}$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $^{15}/_{12}$ 49.

Kl. 18³⁰, da B., der på kurs misv. SØ.t.S. sejlede med en fart af ca. 4 knob, i diset vejr befandt sig ca. 5 sm. NV. for Grenen, sås om stb. det røde sidelys fra et skib, der styrede en ØNØ.-lig kurs. Da det andet skib, der senere viste sig at være S/S »Narva« af Glasgow, befandt sig i en afstand af ca. 300 favne fra B., blev roret lagt stb. Omtrent samtidig drejede N. til bb., og umiddelbart efter ramtes B. i stævnen, hvorved denne knustes og lønningen beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

43. S/S **Betty Mærsk** af Aalborg, 2361 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Dublin til Barry Docks i ballast.

Mistet skruen d. $^{24}/_{2}$ 49 i Bristolkanalen.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $^{28}/_{2}$ 49.

Søforklaring i Kalundborg d. $^{19}/_{5}$ 49.

Kl. 6³⁵, da B.M. under en let N.-lig brise med høj dønning befandt sig på 51°35' N. brd. 5°21' V. lgd., mærkedes pludselig kraftige rystelser i skibet. Maskinen blev straks stoppet. En undersøgelse viste, at skruen og den yderste ende af skrueakslen manglede. Kl. 16⁵⁰ blev B.M. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Barry Docks. Ved en senere doksætning viste det sig, at der fandtes et brud på ca. 40% af akselens tværsnit i den brækkede skrueaksel.

44. B/B **Bjørn** af København, 42 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

Kollideret d. $^{4}/_{2}$ 49 i Frederiksværk.

Søforklaring i Frederiksværk d. $^{19}/_{4}$ 49.

Da B. under en VNV.-lig storm skulle gå langs siden af M/Gl. »Inge Rose« af Sæby, der lå fortøjet i havnen ved stålvesværket, tønnede skibet med stor kraft mod I.R.s bb.s bov.

Anm. Søforklaring fra I.R. foreligger ikke.

45. M/Gl. **Bjørn Olafsson** af København, 103 B. R. T. Bygget 1884 af eg, ask og pitchpine. På rejse fra Saksøbing til Utska.

Grundstødt d. $^{26}/_{7}$ 49 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{27}/_{7}$ 49.

Kl. 23³⁰ tog B.O. grunden i stærkt diset vejr i Porrebugten. D. $^{27}/_{7}$ kl. 22³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

46. S/S **Blekinge** af København, 2709 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Narvik til Glasgow med jernmalm.

Kollideret d. $^{19}/_{6}$ 49 på floden Clyde.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $^{9}/_{9}$ 49.

Kl. 10⁰⁵ ankrede B., der havde lods om bord, på Rosneath Patch for at afvente højvande. Kl. 15³⁰ lettedes, og rejsen fortsattes efter lodsens vejledning. Vinden var svag Ø.-lig og strømmen indgående, fart 2,5 knob. Umiddelbart før B. nåede op til S/S »Marwarri« af Liverpool, der ud for Princess Pier lå stoppet for toldklarening, fortsatte M. op mod Glasgow. Da M. behøvede forholdsvis lang tid til at få fart, nåede B. med stoppet maskine op på stb.s side af M. Ud for Custom Pier skulle skibene dreje bb. over, hvorfor B.s maskine blev beordret fuld kraft bak, men sugningen fra M.s skrue forårsagede, at B.s bb.s bov rørte M.s stb.s side ud for stormasten. Ved kollisionen opstod der mindre skader på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

47. S/S **Bodø** af Bodø, 1798 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Sunderland til Køge med kul.

Tørnet bro i Køge havn d. $^{18}/_{11}$ 49.

Søforklaring d. $^{21}/_{11}$ 49 i Køge.

Om eftermiddagen, da B., der havde lods om bord, under en frisk Ø.-lig brise med regndis befandt sig tværs af den gamle havnemole, stoppedes maskinen, og en wire førtes i land fra stævnen, hvorefter maskinen beordredes fuld kraft bak. Da B. fortsatte at gøre fart fremover og skibet ikke lystrede roret, der var lagt stb., blev stb.s anker stukket i bund, men umiddelbart efter tønnede B. mod bb.s side af stævnen mod benzinbroen i yderhavnen. Ved påsejlingen blev broen og nogle rørledninger beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være den friske agterlige vind, og at B. ikke drejede stb., da den bakkede.

48. M/S **Britannia** af Svendborg, 216 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Par til Aarhus med ler.

Kollideret d. $^{10}/_{4}$ 49 på Elben.

Søforklaring og søforhør i Svendbor d. $^{3}/_{6}$ 49.

D. $29\frac{1}{4}$ Kl. 23^{50} passerede B., der havde lods om bord, under en jævn NNV.-lig brise med indgående strøm Cuxhaven fyr. D. $30\frac{1}{4}$ kl. ca. 0^{10} sås ca. 3 streger om bb. 2 klare, hvide lys og et grønt sidelys fra en bugserbåd, der nærmede sig med stor fart. Der afgaves 1 kort tone med sirenen, og kursen ændredes 1 streg stb. over, hvorefter bugserbåden viste rødt lys. Kort efter sås forude tæt om bb. en svag blinken med et hvidt lys. Motoren stoppede straks og kastedes derpå fuld kraft bak samtidig med, at roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede en lægter — Nr. 168 — hårdt imod B.s bb.s side midtskibs, hvorved skanseklædningen blev trykket ind og $\frac{1}{2}$ m af fenderlisten revet af. Ved kollisionen blev B. læk. Da vandet trods tætningsforsøg vedblev at stige, besluttedes det at sejle til Cuxhaven, hvortil B. ankom kl. ca. 1^{00} .

Anm. Søforklaring fra lægteren foreligger ikke.

49. S/S **Brynhild** af Helsingør, 2271 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Antwerpen til Middelfart.

Tørnet vrage d. $27\frac{1}{6}$ 49 i Østersøen; sprunget læk og sat på grund.

Søforhør i København d. $19\frac{1}{7}$, 49.

Kl. 1^{45} kvitteredes lodsens ved Kiel fyrskib, hvorefter der styredes retv. 348° . Det blæste en let NV.-lig brise, og vejret var klart. Kl. 2^{00} , da en distance på ca. $1\frac{1}{4}$ sm. var udsejlet, ændredes kursen til retv. 335° . Kl. 2^{04} sås en svagtlysende vragebøje ca. 4 streger om stb. Da det antoges, at B. var kommet for langt vestover, blev skibet stoppet og manøvreret rundt, hvorefter der sejlede tilbage med Kiel fyrskib lidt om stb. i Friedrichort fyrs hvide faste vinkel. Få minutter senere ændredes kursen til misv. Ø. og ca. 2 minutter senere til misv. N. Samtidig pejlede Kiel fyrskib i misv. S.t.V., og kort efter pejlede lystønden på $54^\circ 34' 7''$ N. brd. $10^\circ 13' 0''$ Ø. lgd. i misv. NV. Roret lagdes nu hårdt bb., men umiddelbart efter — kl. 2^{37} — mærkedes kraftige rystelser i skibet. Maskinen blev straks stoppet, og samtidig pejlede Kiel fyrskib i misv. S. $\frac{3}{4}$ V. En undersøgelse viste, at der trængte vand ind i lastrum nr. 1 og i 1- og 2-tankene, hvorfor det besluttedes at søge at sætte B. på grund i Kielerfjord. Kl. 14^{00} sættes B. på grund på Holtenua red.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen af vraget skyldes ukendskab til dettes eksistens.

50. M/S **Buenos Aires** af Oslo, 4610 B. R. T. På rejse fra Buenos Aires til Esbjerg med foderstoffer.

Grundstødt d. $18\frac{1}{3}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $22\frac{1}{3}$ 49.

Kl. 4^{00} , da B.A., der havde lods om bord, under en jævn NØ.-lig brise befandt sig i Sædenstrand fyr-linie tværs af den hvide stumptønde med 3 nedadvendte koste, mærket A, tog skibet grunden og blev stående. D. $19\frac{1}{3}$ kl. 4^{50} kom B.A. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets dybgående var forøget som følge af en slagside på ca. 3° .

51. M/S **Bulbider** af Aarhus, 138 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

Kollideret d. $2\frac{1}{9}$ 49 i Aarhus Havn.

Søforklaring i Frederikstad d. $23\frac{1}{9}$ 49. Søforhør i Aarhus d. $14\frac{1}{11}$ 49.

Se nr. 37.

52. M/Gl. **Bussard** af Tuborg Havn. 216 B. R. T. Bygget 1907/44 af stål.

a) På rejse fra Kolobnzig til Stege med kul.

Motorhavari d. $8\frac{1}{7}$ 49 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforhør i København d. $14\frac{1}{7}$ 49.

Kl. 11^{10} passerede B. lystønden på $54^\circ 24' 06''$ N. brd. $15^\circ 32' 00''$ Ø. lgd. Kl. 18^{20} begyndte motoren at banke, hvorfor den straks stoppedes. En undersøgelse viste, at det forreste krumtappleje havde varmet, og at hvidtmetallet var smeltet. Nye pander blev påsat, og d. $9\frac{1}{7}$ kl. 1^{00} startedes motoren igen, men måtte kort efter atter stoppes, idet lejet stadig varmede. B. drev nu i stille vejr med sejlene sat østover, indtil der d. $10\frac{1}{7}$ kl. 5^{00} opnåedes forbindelse med en damper, der bugserede B. til København, hvortil skibene ankom kl. 19^{00} .

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Kolber til Stege med kul.

Tørnet kaj d. $29\frac{1}{7}$ 49 i Stege.

Søforklaring i Stege d. $29\frac{1}{7}$ 49.

Kl. 8^{30} , da B. for indgående i Stege havn befandt sig ud for lystbådehavnen, kastedes motoren bak. Herunder svigtede koblingen, og B. blev af vind og strøm ført ned mod kajen ved det søndre hjørne af sukkerhavnen, som kort efter tørnedes med stor kraft. Ved kollisionen blev bolværket en del beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

53. Ff. **Bygholm** af Skagen, 11 B. R. T.

Kollideret d. $3\frac{1}{8}$ 49 i Skagen havn.

Søforhør i Skagen d. $29\frac{1}{9}$ 49.

Medens B. på slæb efter Ff. »Støren« af Skagen var på vej fra Karstensen og Henriksens værft til kranen ved Toldboden, sås et modgående fartøj, der viste sig af være Ff. »Inger« af Udbyhøj, forude. For at undgå en kollision drejede S. til bb., men umiddelbart efter blev B. påsejlet af I.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da I. kl. 11^{30} for langsom fart var på vej fra

auktionshallen til broerne ved redningsstationen og befandt sig omtrent ud for den mellemste af broerne, sås S. og B. nærme sig forude med stærk fart. Pludselig drejede S. til bb. uden at give signal. I.s ror blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede B. med stævnen imod I.s bb.s side, hvorved I. fik 5—6 bord trykket ind og dækket revet op.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at I. ikke holdt sig i sin stb.s side af havneløbet, dels at S. ikke tilkendegav sin drejning ved signal.

54. M/S **California** af København, 4619 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Gdansk til Genua med kul.

Kollideret d. $\frac{31}{3}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{6}{4}$ 49. Søforhør i København d. $\frac{17}{8}$ 49.

Kl. 16⁴⁵, da C. i tæt tåge med motorerne gående langsomt frem befandt sig i nærheden af Galloper F. S. styrende 260°, hørtes forude tågesignal fra et skib, som senere viste sig at være M/S »Soya« af Stockholm. Motorerne blev straks stoppet, Da S. syntes at trække stb. over, blev C.s motorer atter beordret langsomt frem. Kl. 17⁰⁰ hørtes S.s tågesignal ca. 4 str. om stb., og motorerne stoppedes. Umiddelbart efter kom S. i sigte i ca. 150 m afstand på en SSØ.-lig kurs. C.s motorer beordredes straks fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med luftfløjten, men kort efter tørnede C. med stævnen imod S.s bb.s side udfor forrigningen, hvorved C. fik boven stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

55. Ff. **Casanova** af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Esbjerg til Aberdeen.

Grundstødt d. $\frac{2}{12}$ 49 ved Skotlands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{12}$ 49. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{16}{12}$ 49.

Kl. ca. 6³⁰, da C. under en let NV.-lig brise med svære snebyger skulle anduve Aberdeen, passeredes Girdle Ness fyr, hvorefter der fortsattes i en afstand af $\frac{1}{2}$ —1 sm. af kysten. Ca. 300 fv. fra indsejlingen sås ledefyrene til havnen, men de forsvandt senere i en snebyge, hvorved C. kom for nordligt og måtte vende og gå S. efter under stadige lodskud. Da et lodskud viste $2\frac{1}{2}$ fv., blev skruen koblet fra, men umiddelbart efter tog C. grunden og blev stående. Fartøjet kom senere flot ved fremmed hjælp.

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

b) På rejse fra Aberdeen til fiskeplads i Nordsøen.

Mistet roret d. $\frac{6}{12}$ 49 i Nordsøen. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{12}$ 49. lu. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{16}{12}$ 49.

Kl. ca. 12³⁰, da C. befandt sig ca. 175 sm. ØSØ. af Aberdeen, mistede fartøjet styringen. Kort efter sås rorbladet flyde op og drive bort. Forsøg på at rigge nødror mislykkedes, hvorfor der blev tilkaldt hjælp fra redningsdamperen i Esbjerg, og C. blev slæbt ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes skade opstået ved grundstødningen d. $\frac{2}{12}$ 49.

56. M/S **C. F. Tietgen** af Aarhus, 1938 B. R. T. Bygget 1928 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{26}{8}$ 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{26}{8}$ 49.

Kl. ca. 11²⁰, medens C.F.T. lå fortøjet ved Kvæsthusbroen, skulle sideporten i søsiden udfor 2-lugen, der drejede om vandrette hængsler på undersiden, åbnes ved hjælp af lossespillet. Herunder smuttede lossekrogen, der var hængt i en ring i den øverste del af porten, ud af muren, hvorved losseløberen svingede over og ramte to lugedæksler, der lå over lugen midtskibs. Lugedækslerne styrtede derved ned i underlasten, hvor de ramte en havnearbejder i baghovedet og på højre skulder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

57. M/Gl. **Charlotte Marie** af Sønderborg, 77 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Horsens til Sønderborg i ballast.

Kollideret d. $\frac{12}{8}$ 49 i Lillebælt.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{30}{8}$ 49.

Kl. ca. 19⁰⁰, da C.M. i sigtbart vejr med NØ.-lig vind og N.-gående strøm passerede Skanseodde, sås forude et sejlfartøj, hvorfra en mand gjorde tegn med armene. Motoren kastedes bak; men umiddelbart efter tornede C.M. med stævnen mod stb.s side agter af en motorbåd — »Inge« af Fredericia — der ikke tidligere var blevet set, og som straks sank med agterskibet. I.s besætning 3 mand — sprang om bord i C.M. I. blev taget på slæb af C.M. og bugseret til Fredericia.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. 19³⁰ med stoppet motor i stille klart vejr under fiskeri befandt sig NV. for Strib fyr ca. 150—200 m fra land sås C.M. for S.-gående med kurs imod I. Da C.M. var ca. 50 m fra I., forsøgtes det ved råb at påkalde opmærksomhed; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt udkig om bord i C.M.

58. M/Gl. **Chimera** af Gudhjem. 89 B. R. T. Bygget 1912 af eg, På rejse fra Aalborg til Allinge med cement.

Grundstødt d. $\frac{18}{10}$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{18}{11}$ 49. Søforhør i Neksø d. $\frac{8}{2}$ 50.

D. $17/10$ kl. ca. 18^{00} ankrede C. i diset vejr under en S.-lig kuling op ved V.-siden af Korshage. I løbet af natten drev skibet for ankeret og tog d. $18/10$ kl. ca. 6^{00} grunden og blev stående. Kl. ca. 11^{00} kom C. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

59. Ff. **Christen Harbo** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til København.

Grundstødt d. $8/12$ 49 ved Gotlands Ø. kyst; forlist.

Søforhør i Esbjerg d. $28/12$ 49. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $16/11$ 50.

Kl. ca. 20^{00} , da C.H. i stille, klart vejr befandt sig 10—15 sm. SØ. for Östergarn fyr, sattes kursen til SV.t.S. Kl. ca. 22^{30} sås Faludden fyr tværs om stb. i en gisset afstand af 10 sm. Kl. 23^{30} tog C.H. grunden S. for Faludden fyr og blev stående. Det forsøgtes forgæves ved bakning med motoren at få skibet flot. I løbet af natten friskede vinden fra Ø. til kuling med tiltagende sø, og C.H. blev sat længere ind mod land og lagde sig over på siden. D. $9/12$ kl. ca. 11^{30} gik besætningen — 4 mand — i jollen og roede i land.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorsmanden er faldet i søvn.

Anm. 2. Ved søretten i Esbjerg blev rorsmanden d. $29/6$ 50 idømt en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sml. § 84.

60. M/S **Christian Holm** af København, 9151 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

a) På rejse fra Aruba til København med brændselolie.

Havareret i dagene $1/1$ og $2/1$ 49 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Antwerpen d. $21/1$ 49.

Den $1/1$ kl. 7^{00} blev C.H., der på ca. $43^{\circ}48'$ N. brd. $18^{\circ}21'$ V.lgd. havde mødt hårdt vejr, nødsaget til at dreje under på grund af den høje sø. Natten mellem d. $1/1$ og $2/1$ tog C.H. flere svære søer ind, hvorved en del opstående blev beskadiget. D. $2/1$ kl. 14^{00} fortsatte C.H. sejladsen, men måtte på grund af den høje sø igen dreje under kl. 17^{20} . Kl. 20^{00} havde søen lagt sig så meget, at C.H. kunne fortsætte rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra La Mede til Port de Bouc.

Tørnet kaj og rørt grunden i Martiques-kanalen d. $22/9$ 49.

Søforhør i København d. $13/10$ 49.

Kl. ca. 16^{50} , da C.H. med lods om bord befandt sig i Martiques-kanalen, mistede skibet styringen og tørnede med stb.s side mod kajen ved Martique. Kl. ca. 17^{30} , da jernbanebroen var passeret, rørte skibet grunden med bb.s side. Kl. 17^{55} ankrede C.H. på Port de Bouc red. Ved påsejlingen blev skibssiden og spanter om stb. beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

61. Ff. **Christian Rønn** af Lemvig, 32 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads ved Bornholm til København med laks.

Grundstødt d. $8/4$ 49 ved Sveriges S.-kyst.

Søforhør i Lemvig d. $31/8$ 49.

Kl. ca. 10^{30} , da C.R. under en NV.-lig storm med til tider usigtbart vejr var ved at anduve Falsterbokanalen styrende NNV., sås Falsterbo fyr i en gisset afstand af 3 sm. Et lodskud viste 2 favne vand. Kutteren blev straks vendt på modsat kurs, og der sejledes forsigtigt tilbage, medens loddet holdtes gående. Ca. 10 minutter senere grundstødte C.R. og blev stående. Ved grundstødningen fik kutteren en mindre læk. Redningsbåden fra Falsterbo tilkaldtes og optog 2 mand af besætningen, medens de øvrige 2 mand forblev om bord. Kl. ca. 15^{30} kom C.R. flot ved egen hjælp.

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

62. M/Gl. **Cimbri** af Simrishamn, 172 B. R. T. Bygget af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $12/8$ 49 i København.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $12/8$ 49.

Kl. 10^{20} , medens C. lossede brædder i Redhavnen, sprængtes stroppen om et slæng brædder. I faldet ramte brædderne nogle andre brædder, der var ved at blive båret bort af en havnearbejder, hvorved denne blev trykket i knæ og faldt om på kajen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

63. Ff. **Ciomo** af Ballen, 19 B. R. T.

Kollideret d. $21/3$ 49 i Nekso havn.

Søforklaring i Nekso d. $25/3$ 49.

Kl. ca. 19^{50} afgik C. fra den N.-lige havnemole, stod tværs over fyrlinien og fortsatte for udgående i den sydlige side af havneindløbet. Samtidig sås forude det røde sidelys fra et fartøj, der senere viste sig at være fiskefartøj »Mascot« af Nekso, for indgående, og kort efter sås også fartøjets grønne sidelys. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen imod C. stb.s bov.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da M. kl. ca. 19^{30} var for indgående i Nekso havn og befandt sig omtrent i fyrlinien, sås den røde og grønne sidelanterne fra et skib, der antoges for udgående, men som senere viste sig at ligge fortojet ved den nordre havnemole. Roret blev lagt lidt bb. Umiddelbart efter sås C.s røde lanterne og stævn klos på, og kollisionen indtraf som ovenfor anført. Ved kollisionen blev begge fartøjer lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M.s fører for sent blev opmærksom på C. på baggrund af lysene fra andre skibe i havnen.

64. M/S **Clara Clausen** af Kolding, 710 B. R. T. Bygget 1907/45 af stål. På rejse fra Viborg til Koivisto i ballast.

Grundstødt d. $15/8$ 49 ved Ruslands V.-kyst.

Søforhør i København d. $26/8$ 49.

Kl. 4^{50} passerede C.C. Alvatimiemi fyr om bb. i 1,1 sm.s afstand. Herfra styredes retv. 154° i Kuminkeenniemi ledelyrlinie. Ekkoloddet holdtes gående. Kl. 5^{38} blev motorerne, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. Forude om bb. sås nu en kost med en sort kegle med spidsen opad, som antoges for at være identisk med en i søkortet aftegnet kost med dobbelt kegle ud for Koivisto havn, og som skulle holdes om bb. Roret lagdes straks hårdt bb., samtidig med at bb.s motor beordredes fuld kraft bak og stb.s motor fuld kraft frem. Ekkoloddet viste fra 33 til 30 m vand. Pludselig viste ekkoloddet meget ringe vanddybde, og stb.s motor beordredes straks fuld kraft bak, men i det samme tog skibet grunden og blev stående. D. $16/8$ kl. 0^{45} kom C.C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den observerede kost, der afmærkede en grund 0,4 sm. S. for indsejlingen til Koivisto havn, forveksledes med kosten ud for Koivisto havn, samt at sidstnævnte kost ikke var på plads.

65. Tysk M/S **Claus Bischoff**, 4024 B. R. T. På rejse med koks.

Grundstødt d. $29/8$ 49 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $30/8$ 49.

Kl. 21^{25} grundstødte C.B. i stille vejr ca. 500 m. V. for Sprogø sydbro ca. 50 m. fra land. D. $30/8$ kl. 0^{50} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

66. M/Sk. **Clytia** af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg.

a) På rejse fra Stralsund til Holbæk med kali.

Grundstødt d. $18/8$ 49 i Isefjorden.

Standingsindberetning dat. $19/2$ 49.

Kl. 9^{02} passerede C. spidstønden på $55^\circ 54' 2''$ N. brd. $11^\circ 49' 3''$ Ø. lgd. Loggen viste ca. $140^{1/4}$. Herfra styredes retv. 195° . Sigtbarheden formindskedes stadig, hvorfor farten nedsattes. Da der var udsejlet 4 sm., ændredes kursen $1/4$ streg Ø.-over. Kl. 10^{20} mindskedes farten yderligere. Loggen viste da $145^{1/2}$. Kl. ca. 10^{25} tog C. grunden let med forskibet ca. 200 m. S. for Svovlsbjerg Rev røde 1-kost og blev stående. D. $19/2$ kl. ca. 16^{30} kom C. flot, efter at ca. 15 tons af ladningen i forskibet var opløst, tilsyneladende uden at tage skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

b) På rejse fra Holbæk til Rostock.

Kollideret og grundstødt d. $4/10$ 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Holbæk d. $13/10$ 49.

Kl. ca. 18^{00} afgik C. fra Warnemünde med lods om bord. Kl. 18^{15} , da skibet var ved at overhale et russisk skib, mistede C. styringen og tørnede med stb.s side mod det andet skib. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, men C. tog kort efter grunden på siden af løbet og blev stående. D. $6/10$ kom C. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen og grundstødningen skyldes, at C. mistede styringen.

67. Ff. **Connie** af København, 12 B. R. T.

Minesprængt og forlist d. $29/4$ 49 i Kattegat; 1 mand omkommet.

Søforhør i Nykøbing, Sjælland, d. $17/5$ 49.

Kl. ca. 11^{30} , da C. befandt sig på fiskeri ca. $3/4$ sm. SV. for Schultz Grund røde kost. fik voddet hold. Under indhivningen af voddet indtraf 2 voldsomme eksplosioner, hvorved fartøjet blev slået fuldstændig til vrage, og besætningen — 2 mand — blev slynget over bord. Et tililende fartøj bjergede den ene af disse. En eftersøgning efter den anden — skipper Jens Andersen af Yderby — iværksattes, men forblev resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionerne skyldes bundminer.

68. M/S **Cornelis** af Delfzijl, 126 B. R. T. På rejse fra Ymuiden til Helsingør med råjern.

Grundstødt d. $21/3$ 49 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. $22/3$ 49. Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $28/3$ 49.

Kl. 14^{30} passerede C. i diset vejr Drogden fyr, hvorefter der styredes N. Kl. 15^{00} tog skibet grunden ved Saltholms S.-kyst og blev stående. D. $23/3$ kl. 12^{00} kom C. flot ved hjælp af en bjergnings damper, efter at en del af ladningen var bleven lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr i forbindelse med ukendskab til kompassets deviation.

69. M/S **Cremona** af Svendborg, 213 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

Påsejlet d. $8/8$ 49 i Hull.

Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat. $9/8$ 49.

Kl. 8^{40} , da C. la fortøjet i Alexandra Dock, blev skibet påsejlet på stb.s låring af M/S »Admiral Gren-

ville«, der var ved at afgå fra kajen umiddelbart agten for C. Ved påsejlingen fik C. flere plader i vandlinien trykket ind.

Anm. Årsagen til påsejlingen angives at være vind- og strømforhold.

70. S/S **Cyril** af Esbjerg, 2202 B. R. T. Bygget 1925 af stål.

Kollideret d. $18/8$ 49 i Østersøen.

Søforhør i København d. $10/9$ 49.

Kl. ca. 23⁵⁵, da C. befandt sig mellem Trelleborg red lysbøje og Kullagrund lysbøje, sås forude om stb. i ca. 200 m afstand et klart lys og et rødt sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/Sk »Gullan« af Karlshamn. Roret blev straks lagt hårdt bh., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med dampfløjten, og maskinen, der gik fuld kraft frem, blev beordret fuld kraft bak. Kort efter afgaves påny 2 korte toner med dampfløjten, og umiddelbart efter tørnede C. med stævnen imod det andet skibs bb.s side. G. krængede straks over og sank kort efter, mens C. fik stævnen lettere beskadiget.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib passerede Kullagrund lysbøje kl. 23⁴⁰. Lidt senere sås ca. 4 str. om bb. 2 toplanter fra et modgående skib, der senere viste sig at være C. Da pejlingen af C. ikke forandrede sig, blev roret, da skibene var ca. 100 m fra hinanden, lagt stb. for at afværge en kollision. Førend roret var i borde, hørtes 2 korte toner fra C. og kort efter påny 2 korte toner. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Det lykkedes 3 mand af besætningen at redde sig over på C., mens resten af besætningen, 2 mand, sprang i vandet, hvorefter de blev taget op af C.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt effektiv udgik om bord i C.

71. M/Jt. **Dagmar** af Gilleleje, 27 B. R. T. Bygget 1900 af eg.

Havareret d. $11/12$ 49 i Kastrup havn.

Søforhør i København d. $28/3$ 50.

Kl. ca. 3⁰⁰, da D. under en stiv N.-lig kuling lå fortøjet i Ny Havn, sprængtes agterfortøjningerne på et agten for D. liggende skib. M/Jt. »Fritz«. Herved drev F. ned på D. og tørnede med bovsprydets imod D.s styrehus, der blev stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

72. M/Gl. **Dagmar Larsen** af Aarhus, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

a) På rejse fra Aarhus til Struer i ballast.

Grundstødt d. $21/1$ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $22/1$ 49.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte D.L. under en frisk NV.-lig brise med østgående strøm i den gravede rende over Løgstør Grunde. Samme dag kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

b) På rejse fra Aalborg til Struer med Kalksalpeter.

Grundstødt d. $8/4$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring i Struer d. $12/4$ 49.

Kl. 8³⁰, da D.L. under en hård VNV.-lig kuling med motoren gående halv kraft frem befandt sig ud for Nørholm hage, svigtede koblingen, hvorefter D.L. gik i drift. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D.L. kom senere flot ved hjælp af en bugserdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

73. Ff. **Dagmar Madsen** af Frederikshavn, 35 B. R. T. Bygget 1929 af eg. På rejse til Hirtshals.

Rørt grunden d. $3/2$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7/2$ 49. Søforhør i Hjørring d. $28/3$ 49.

Kl. ca. 1⁰⁰, da D.M. under en stiv V.-lig kuling befandt sig i indsejlingen til Hirtshals havn. slog nogle svære søer trawlet overbord. Samtidig mistede D.M. styringen og huggede 3 gange i grunden i den Ø.-lige side af indsejlingen. Da skibet kom ind i havnen, faldt roret af. Ved grundstødningen fik D.M. en del bundskade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

74. Ff. **Dagmy** af Struer, 5 B. R. T. Bygget 1920 af fyr og eg. På rejse fra Skagen til Struer.

Grundstødt d. $7/4$ 49 på Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $8/4$ 49. Søforhør i Struer d. $12/4$ 49.

Kl. ca. 13⁰⁰, da D. under en ØNØ.-lig kuling med snebyger befandt sig ud for Normandshage, stoppede motoren. Da motoren ikke kunne sættes i gang igen, ankredes D. op. Ankret kunne imidlertid ikke holde, og kort efter drev D. på grund og bordfyldtes. Føreren, der var ene mand om bord, blev bragt i land af redningsbåden fra Hals. D. $30/9$ blev D. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

75. M/Gl. **Danebrog** af Frederikshavn, 98 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg. På rejse fra København til Sønderborg med stykgods.

Kollideret d. $30/3$ 49 i Kattegat.

Søforhør i København d. $4/4$ 49.

Se nr. 34 b.

76. M/S **Dangulf Lube** af København, 129 B. R. T. Bygget 1912 af jern og stål. På rejse fra Svendborg til København i ballast.

Grundstødt d. $\frac{8}{4}$ 49 ved Møens N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{4}$ 49. Søforhør i København d. $\frac{31}{5}$ 49.

Kl. 17⁰⁰ ankrede D.L. for 25 favne kæde under en NV.-lig storm ved den hvide et-kost på Pladen i Ulvsund. Kort efter opdagedes det, at skibet drev for ankret. Der blev gået frem på motoren, og det forsøgtes at lette anker; men ca. 15 minutter senere tog D.L. grunden ud for Borren ved Møens N.-kvst og blev stående. D. $\frac{9}{4}$ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

77. S/S **Dania** af København, 2449 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Horsens til Gdansk.

En mand faldet overbord og druknet d. $\frac{31}{5}$ 49 i sundet.

Søforhør i København d. $\frac{7}{6}$ 49.

Kl. 0⁴⁸ passerede D. i stille vejr Ellekildehage lystonde. Kl. 0⁵⁷ blev letmatros Tage Immig af Krusaa afløst ved roret, hvorefter han forlod styrehuset. Ca. 5 minutter senere hørtes råb om hjælp agterude. Maskinen blev straks stoppet, derefter beordret fuld kraft bak, og en redningskrans blev kastet ud agter. Medens skibet lagdes på modsat kurs, konstateredes det, at den nævnte letmatros savnedes. En jolle blev sat i vandet og dirigeredes fra skibet hen imod det sted, hvorfra råbene kom, men inden jollen nåede derhen, var den pågældende forsvundet. Kl. ca. 1⁴⁵ fandtes den pågældendes sko stående på båddækket lige agten for broen. Kl. 3¹⁵ indstilledes eftersøgningen.

78. Ff. **Dax**. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{30}{12}$ 49 i Skagerrak.

Søforhør i Hjørring d. $\frac{27}{1}$ 50.

Da D. befandt sig ca. 28 sm. NØ. $\frac{1}{2}$ N. for Hirtshals, sås forude et fiskefartøj, der kun førte dækslys. Pludselig sås fartøjet gå frem med samme fart som D., hvorfor farten mindskedes. Det andet fartøj mindskede nu også fart og lå kort tid efter helt stille. D.s motor sattes atter på fuld kraft frem, men da det andet fartøj samtidig også begyndte at gå frem, og en kollision syntes uundgåelig, drejedes hårdt bb. Herved blev D. påsejlet på bb.s side midtskibs af et tredje fiskefartøj — »Hjørring« af Hirtshals —, der havde holdt sig lidt agten for D. om bb. Ved kollisionen led begge fartøjer nogen ovenbords skade.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da H. befandt sig ca. 28 sm. SSØ. for Hirtshals, sås D., der var medgående, og som befandt sig forude om stb. og i en afstand fra dette fartøj af ca. 100 favne, mindske farten. H.s fart mindskedes ligeledes, men pludselig drejede D., der nu kun var 50 favne væk, bb. over. H.s motor kastedes straks fuld kraft bak, men inden farten kunne tages af fartøjet, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D. måtte foretage en pludselig manøvre for at undgå kollision med et tredje fartøj, som tilsyneladende ikke førte forskriftsmæssige lanterner.

79. Lgt. **D. d. S. Nr. 9** af Sakskøbing, 44 B. R. T. Bygget 1924 af eg og fyr. På rejse fra Feje til Sakskøbing med sukkerroer.

Sunket d. $\frac{27}{11}$ 49 i Smålandsfarvandet.

Søforhør i Sakskøbing d. $\frac{5}{1}$ 50.

Kl. ca. 14⁰⁰ passerede D.d.S.nr.9, der sammen med en anden lægter var under bugsering af B/B »Havkatten« af Sakskøbing, under en opfriskende NØ.-lig kuling Avernakke. Kl. ca. 15⁰⁰, da vinden var frisket til storm, begyndte lægteren at tage meget vand ind, og der lænsedes. Da Askø var passeret, kunne lægteren ikke holdes læns ved pumpen, og lægteren begyndte at synke, hvorfor føreren gik i jollen og roede over til den anden lægter. Kl. 16³⁰ sank D.d.S.nr.9. Lægteren er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at søulykken skyldes, at lægterens luge ikke var skalkat.

80. S/S **Delaware** af København, 2280 B. R. T. Bygget 1919 af Stål. På rejse fra Antwerpen til København med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{12}{2}$ 49 på Schelde.

Søforhør i København d. $\frac{25}{2}$ 49.

Kl. 9³⁰, da D. under en let SV.-lig brise befandt sig i nærheden af drejebøjen ved Bat, stoppede maskinen, og det meddeltes fra maskinrummet, at maskinen ikke kunne manøvrere på grund af, at cirkulationspumpeakslen var knækket. Da der samtidig sås et modgående skib, der skulle passere bøjen på samme side som D., blev roret lagt stb., og straks efter blev stb.s anker stukket i bund. Omtrent samtidig tog D. grunden med stævnen og blev stående. Kl. 13⁰⁰ blev D. bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes maskinhavari.

81. S/S **Delphinus** af Karlstad, 673 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Kristinehamn med gammelt jern.

Grundstødt d. $\frac{28}{9}$ 49 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{9}$ 49.

Kl. 17¹⁵ grundstødte D. under en V.-lig brise med N.-gående strøm på Sjællands Rev. D. $\frac{30}{9}$, kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren var gået under dæk og havde overladt navigeringen til en ukyndig.

82. Ff. **Diana** af København, 6 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{26}{2}$ 49 i Kattegat.

Søforhør i Sæby d. $\frac{15}{3}$ 49.

Kl. ca. 11⁰⁰ afgik D. fra en fiskeplads i Læsø Rende mod Asaa. Det blæste en frisk brise med høj sø. Da fartøjet befandt sig noget VSV. for Læsø Rende fyrskib, havarerede motoren. Det forsøgtes at ankre, men ankeret holdt ikke, og D. drev ned mod Læsø Rende fyrskib og tørnede mod dette. Ved kollisionen blev D. en del beskadiget, medens fyrskibet kun tog ubetydelig skade. D. fortøjedes til fyrskibet og blev senere slæbt i havn af et andet fiskefartøj.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

83. Ff. **Diana** af Lemvig, 37 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{8}{9}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $\frac{19}{9}$ 49.

Kl. ca. 2⁰⁰, da D., der sejlede sammen med Ff. «Joan-Ingolf» af Lemvig og havde dette ca. $1\frac{1}{2}$ skibslængde foran for tværs om bb., i stille, klart vejr befandt sig ca. 18 sm. V.t.S. af Thyborøn, gik rorsmanden, der var alene på vagt, under dæk for at purre ud. Ca. 2 minutter senere, da rorsmanden atter kom på dækket, var fartøjerne ganske nær hinanden, og umiddelbart efter tørnede D. med stævnen mod J.I.s stb.s side.

Af den af J.I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 2⁰⁰ havde D. i en afstand af 4—5 skibslængder agten for tværs om stb., gik rorsmanden, der var alene på vagt, under dæk for at purre vagten ud efter at have surret roret. Da rorsmanden kom på dæk, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev begge fartøjer en del beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorsmanden har forladt roret under sådanne forhold, at kollision var en nærliggende mulighed.

Anm. 2. Ved søretten i Lemvig d. $\frac{14}{4}$ 49 blev rorsmanden om bord i D. idømt en bøde på 125 kr. og rorsmanden om bord i J.I. en bøde på 120 kr. Samtidig udtalte retten, at førerne af D. og J.I. under de foreliggende omstændigheder har handlet uforsvarligt ved kun at sætte een mand på vagt.

84. Ff. **Diana** af Asaa, 6 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Kattegat.

Sunket efter eksplosion d. $\frac{18}{12}$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Sæby d. $\frac{3}{1}$ 50.

Kl. ca. 12³⁰, da D. befandt sig på ca. 57°03' N. brd. 10°48'6" Ø. lgd., indtraf en eksplosion, hvorved motoren blev stærkt beskadiget og D. blev læk. Fartøjet blev taget på slæb af et fiskefartøj, der befandt sig i nærheden. Da pumperne var ødelagt ved eksplosionen, kunne D. imidlertid ikke holdes læns og sank ca. 1 sm. S. for Sæby havn. Besætningen — 2 mand — var da taget om bord i det andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes en eksplosion i motorens krumtaphus.

85. Ff. **Disko** af Skagen, 34 B. R. T. Bygget 1941 af eg. På fiskeri i Skagerrak.

Motorhavari d. $\frac{25}{8}$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{3}{11}$ 49.

Kl. 4⁰⁰, da D. i stille vejr befandt sig ca. 180 sm. fra Mandal, brændte motorens krumtappleje sammen. Et tilkaldt svensk fiskefartøj bugserede D. til Mandal.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

86. M/Gl. **Doriana** af Fakse Ladeplads, 128 B. R. T. Bygget 1930/46 af stål. På rejse fra Kolding til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{13}{12}$ 49 ved Sjællands S.-kyst.

Standingsindberetning dat. $\frac{15}{12}$ 49. Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{22}{12}$ 49.

Kl. 7⁰⁰ lettede D. under en SV.-lig kuling fra en ankerplads N. for Masnedø Ø.-flak, og der fortsattes Ø. efter med langsom fart og med projektøren tændt. Kl. 7³⁰ tog skibet grunden på N.-siden af Farø-Jord og blev stående. D. $\frac{14}{12}$ kl. ca. 18⁰⁰ kom D. flot, efter at ca. 30 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

87. M/S **Dunja** af København, 259 B. R. T. Bygget 1905/47 af stål. På rejse fra Oporto til Bartonport med salt.

Motorhavari d. $\frac{21}{10}$ 49 ved Nordirlands kyst.

Indberetning fra Ministry of Transport. London, dat. $\frac{10}{11}$ 49.

Kl. 15⁰⁰ da D. i stille vejr med motoren stoppet befandt sig ud for indsejlingen til Burtonport. opdagedes det, at omstyringstøjet var havareret. Ved hjælp af en wire lykkedes det at hale skibet til kaj.

88. Ff. **Duty** af Skagen, 37 B. R. T. Bygget 1943 af eg.

Påsejlet d. $\frac{1}{4}$ 49 i Gdynia havn.

Indberetning fra konsulatet i Gdynia dat. $\frac{4}{4}$ 49.

Kl. ca. 16³⁰, da D. lå fortøjet i fiskerihavnen i Gdynia, blev fartøjet påsejlet af Ff. »Arka« af Gdynia. Ved kollisionen fik D. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

- 89.** Ff. **Dux** af Hirtshals, 40 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bog. På fiskeri i Nordsøen.
 Havareret d. $18/10$ 49 i Nordsøen.
 Søforklaring d. $28/10$ 49 i Hirtshals.
 Kl. ca. 15^{00} , da D. med vind og sø agten for tværs om stb. under en SSV.-lig storm befandt sig ca. 120 sm. SV.t.V. $1/2$ V. fra Thyborøn, blev skibet af en forkert sø kastet over på siden. Da D. atter rettede sig op, viste det sig, at redningsbåden og skanseklædningen var knust, og at redskaberne, der var gået over bord, flød i vandet omkring og under skibet. Det forsøgte i ca. 3 kvarter at bjerge redskaberne, hvorefter disse kappedes, da der var fare for, at skruen skulle blive uklar.
 Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
- 90.** Ff. **Ebba** af Hirtshals, 18 B. R. T. På rejse fra København til Rønne.
 Grundstødt d. $5/1$ 49 ved Saltholms V.-kyst.
 Søforhør i København d. $10/1$ 49.
 Kl. ca. 15^{30} afsejlede E. fra København, og kursen blev, da fartøjet havde rundet Trekroner, sat mod Nordre Røse. Vejret var stille og usigtbart, og der var hård N.-gående strøm. Der sejledes med mindsket fart. Kl. ca. 18^{00} sås et fyr om stb., der antoges at være Drogden fyr, hvorefter der, da et efterfølgende fartøj drejede Ø.-på, styredes en Ø.-lig kurs. Kort efter grundstødte E. ved Saltholm og blev stående. D. $6/1$ kl. ca. 16^{00} kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes skødesløs navigering.
- 91.** M/GI. **Ebba** af København, 90 B. R. T. Bygget 1898/49 af Jern. På rejse fra København til Godthaab med Stykgods.
 Forlist d. $15/5$ 49 i Atlanterhavet: 5 omkomne.
 Søforhør i København d. $14/6$ 49. Forlisanmeldelse dat. Virum $19/11$ 49.
 Kl. 20^{30} opfangedes radiotelefonisk nodmelding fra E., der da befandt sig på 58° N. brd. 45° V. lgd. Meddelelsen lød på, at skibet var ved at synke og besætningen i færd med at forlade skibet. En eftersøgning, hvori deltog flyvemaskiner og skibe, blev iværksat, og et område mellem 56° N. brd. og Grønlands kyst samt mellem 40° V. lgd. og 50° V. lgd. blev undersøgt uden resultat. D. $20/5$ indstilledes eftersøgningen. Af de meteorologiske observationer fra det pågældende område fremgår det, at vejret i tiden omkring forliset var ustadigt, til tider med kuling og storm.
 Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Ulf Henrik Svendsen-Tune af Virum, styrmand Jens Lassen Rødgaard af Nordborg, maskinist Henry Kristian Thomsen af Valløby, kok Børge Eugen Nylander af Virum og matros Otto Hans Peter Wollesen af Brønshøj.
 Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.
- 92.** Ff. **Edor** af Båtfjorden, 20 B. R. T. På rejse fra Lowestoft til Göteborg i ballast.
 Grundstødt og forlist d. $24/4$ 49 ved Læsøs S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $25/4$ 49.
 Kl. 23^{00} grundstødte E. i stille vejr ved Sjollen. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord i redningsbåden fra Østerby. Fartøjet er senere blevet Vrag.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.
- 93.** M/S **Eemshorn** af Delfzijl, 199 B. R. T. På rejse fra Frederiksværk til Esbjerg med Jern.
 Grundstødt d. $6/1$ 49 i Limfjorden.
 Strandingsindberetning dat. $7/1$ 49.
 Kl. 23^{00} grundstødte E. under en SSØ.-lig brise i tåget vejr med N.-gående strøm på Nordmandshage. E. kom senere flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
- 94.** S/S **Effie Mærsk** af Aalborg, 1308 B. R. T. Bygget 1924 af stål.
 a) På rejse fra Gdynia til Garston.
 Tørnet kaj, kollideret d. $25/9$ 49 på Merseyfloden.
 Søforhør i København d. $13/1$ 50.
 Kl. 0^{45} lettede E.M., der havde lods om bord, fra en ankerplads ved Birkenhead, og der fortsattes op ad Merseyfloden. Kl. 1^{13} beordredes maskinen meget langsomt frem. Kl. 1^{st} tabte skibet styringen og faldt af til bb. Maskinen beordredes straks halv kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. Kl. 1^{19} beordredes maskinen fuld kraft frem. Da der var fare for kollision med et skib, der lå fortojet ved South Old Dingle Jetty, blev maskinen kl. 1^{29} beordret fuld kraft bak, og bb.s anker blev sat med 30 fv. kæde. Kl. 1^{22} tømmede E.M. imidlertid med stævnen mod anlægsbroen og derefter med stb.s bov imod låringen på »British Endeavour« af London, der lå fortojet ved broen. Ved kollisionen led E.M. en del ovenbords skade på forskibet.
 Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibet mistede styringen.
 b) Påsejlet d. $1/12$ 49 i Immingham.
 Søforhør i København d. $13/1$ 50.
 Kl. 19^{20} , da E. M. lå fortojet i bøjer i et dokbassin i Immingham, blev skibet påsejlet af et skib — »Margaret Clunies« — der var under forhaling med slæbebaad for og agter. Ved påsejlingen fik E.M. bb.s låring lettere beskadiget.
 Anm. Søforklaring fra M.C. foreligger ikke.

95. S/S **Egil** af Kvivig, 283 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra fiskeri i Ishavet til Færøerne med fisk.

Tørnet undervandshindring, forlist d. $27/10$ 49 i det N.-lige Ishav.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $9/11$ 49.

Kl. 8^{30} afsejlede E. fra en fiskeplads på $75^{\circ}52'N$. brd. $18^{\circ}34'$ Ø. lgd. Der styredes misv. S. $1/2$ V. I løbet af dagen friskede vinden fra NØ. Kl. 18^{00} sås pludselig brådsø forude. Maskinen beordredes straks bak, men i det samme tørnedes noget hårdt, hvorved E. blev læk. Det forsøgtes at tætte lækagen med sække og kiler og lænse med alle pumper, men vandet i skibet steg. D. $24/10$ kl. 5^{00} lod man anker og kæde gå udenbords. Kl. 10^{00} blev besætningen taget om bord i en trawler, som var kaldt til assistance. Kort tid efter sank E.

Anm. Ministeriet må antage, at E. har tørnet en ishindring.

96. Ff. **Elga** af Skagen, 9 B. R. T. Bygget 1941 af eg. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. $15/10$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $3/11$ 49. Søforhør i Skagen d. $22/12$ 49.

Kl. ca. 12^{00} , da E. i tåge under en let S.-lig brise befandt sig 3—4 sm. N.t.V. af Skagen, styrende en SV.-lig kurs, gik føreren, der var alene på vagt, under dæk for at smøre motoren, efter at rattet var gjort fast. Ca. 2 minutter senere, da føreren atter kom på dækket, sås tæt forude om stb. et modgående fiskefartøj, der viste sig at være »Klara« af Skagen. Motoren blev straks stoppet; men umiddelbart efter tørnede E. mod K., der blev lettere beskadiget.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da K., der fiskede med trawl, i diset vejr befandt sig 3—4 sm. VNV. af Skagen styrende en SØ.-lig kurs, sås E. forude på modgående kurs. Da E. var tæt på K., opdagedes det, at der ikke var nogen personer at se om bord i K. Umiddelbart efter tørnede E. imod K.s bb.s side.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at E.s fører forlod roret og dækket uden at sørge for afløsning, og dels, at der om bord i E. ikke blev holdt effektiv udvig.

Anm. 2. Ved Skagen søret blev føreren d. $3/4$ 50 idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søl. § 293.

97. M/S **Eline** af Marstal, 10 B. R. T. På rejse fra Svendborg til Marstal med stykgods.

Kollideret d. $24/5$ 49 i Farvandet S. for Fyn.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $2/6$ 49.

Kl. ca. 18^{00} kort efter, at E., der var for S.-gående i stb.s side af Højestene Løb, havde passeret et modgående skib, sås om stb. i kort afstand et andet fartøj, der senere viste sig at være fiskefartøj »Fortuna« af Marstal, med kurs mod E. Skruen kobledes fra, men umiddelbart efter tørnede F. med stor kraft med stævnen mod E.s stb.s side forude. Ved kollisionen beskadigedes et stykke af lønningen og skanseklædningen. F., hvis stævn blev knust, sank straks, og besætningen — 2 mand — blev bjerget om bord i E.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj på en Ø.-lig kurs befandt sig ved den midterste fyrbåke i Højestene Løb, sås E. forude i kort afstand, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. F. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed fra begge fartøjers førere.

98. S/S **Elisabeth Nielsen** af København, 2441 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Niekolaieff til Londonderry med byg.

Kollideret d. $10/12$ 49 på floden Foyle.

Søforklaring i London d. $29/12$ 49. Søforklaring og søforhør i Nakskov d. $21/1$ 50.

Kl. 11^{10} , da E.N., der havde lods om bord, under en stiv N.-lig kuling befandt sig for indgående til Londonderry ud for St. Coloms båke. blev roret lagt hårdt bb. Skibet fortsatte imidlertid på kursen, hvorfor maskinen, der gik halv kraft frem, kl. 11^{12} beordredes fuld kraft frem. Da skibet stadig ikke drejede, beordredes maskinen kl. 11^{13} fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund; men inden farten var taget af skibet, tørnede det med stævnen imod en engelsk destroyer »D82«, som lå fortøjet langs kajen, og derefter imod kajen agten for D. 82. Ved kollisionen fik E.N. stævnen stærkt beskadiget, og D 82's agterspejl og kajen blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at styremaskinen, der var af hydraulisk type, muligvis har svigtet.

99. M/Gl. **Ella** af Køge, 99 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rostock til Vejle med briketter.

Grundstødt d. $1/3$ 49 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. $3/3$ 49.

Kl. ca. 5^{00} , da E. under en hård SV.-lig kuling med snetykning befandt sig i Lillebælt S. for Fænø, loddedes 20 m. Ca. 5 minutter senere tog skibet grunden ved Kønsskov og blev stående. Kl. ca. 15^{30} kom E. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning

100. Ff. **Ella** af Vesterø, 7 B. R. T.

Påsejlet d. $22/9$ 49 i Vesterø havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $7/10$ 49.

Da E. bakkede ud fra en fortøjningspæl i Vesterø gamle havn, blev fartøjet påsejlet agterude om bb. af Ff. »Ester« af Vesterø.

Af den af »Ester«s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj var for indgående i bb.s side af havneløbet med motoren gående meget langsomt. Da »Ella«s agterende dukkede frem bag havnemolen, blev motoren slået bak. Umiddelbart efter tørnede »Ester«s stævn mod »Ella« som ovenfor anført. Ved kollisionen opstod der mindre skader på »Ella«.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes mangel på forsigtighed fra begge parter side.

101. M/Gl. **Ella** af Egersund, 30 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Haderslev med foderkalk.

Grundstødt og forlist d. $26/10$ 49 ved Fyns V.-kyst. Forlisanmeldelse dat. $25/4$ 50.

Strandingsindberetning dat. $26/10$ 49. Søforklaring og søforhør i Gråsten d. $12/11$ 49.

Ved middagstid, da E. under en SV.-lig storm lå underdrejet i Lillebælt, arbejdede skibet så hårdt i søen, at nådderne åbnede sig, og skibet blev læk. Pumpen blev bemanded, og det forsøgte at vende skibet, så det fik vind og sø agterind. Herved sloges alle skanseklædningsbrædder ud. Da E. nærmede sig kysten ud for Agernæs, blev begge ankre stukket i bund, og motoren blev sat på langsomt frem for at støtte ankrene. Vandstanden i skibet steg stadig, og nødsignaler blev afgivet. Kl. ca. 13⁰⁰ sprængtes stb.s ankerkæde, og E. drev mod land. Der kunne ikke stikkes mere på bb.s ankerkæde, da denne var kommet i bekneb på tromlen, og motoren kunne ikke holde skibet op mod vinden, da koblingen gled på grund af det indstrømmende vand. Kort efter grundstødte E. ca. 500 m. N. for Agernæs mole og forliste. De ombordværende — føreren og hans hustru — reddede sig i land i skibets jolle.

Anm. Ministeriet må antage, at forlistet skyldes vejrforholdene.

102. Ff. **Ellen** af Østerby, 11 B. R. T. Bygget 1918. På fiskeri i Kattegat. Sprunget læk og sunket d. $6/5$ 49 ved Læsø's Ø.-kyst.

Søforklaring på Læsø d. $19/5$ 49.

Da E. befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ sm. SSØ. for den røde et-kost ved Knallen. løb motoren løbsk, og kutteren blev læk. Da vandet trods lænsning steg hurtigt, tilkaldtes et forbisejlende fiskefartøj, der tog E.s besætning om bord og tog E. på slæb. Kort efter sank E. Kutteren er senere blevet hæøvet

Anm. Ministeriet må antage, at E. er sprunget læk på grund af motorens rystelser.

103. Ff. **Elly Klitgaard** af Vesterø, 20 B. R. T. Bygget 1947. På rejse fra Østerby til Vesterø havn.

Grundstødt d. $23/12$ 49 ved Læsø's N.-kyst.

Søforklaring i Byrum d. $3/2$ 50.

Kl. 11⁰⁰ afsejlede E.K. i tåge fra Østerby. Der styredes NV. $\frac{1}{2}$ V. Kl. ca. 11⁵⁰ blev der loddet gentagne gange, og da fartøjet autoges klar af kosten, ændredes kursen til V.t.S. På denne kurs styredes i ca. 25 minutter, idet loddet holdtes gående. Derefter ændredes kursen til S. Efter yderligere ca. 15 minutters sejlads tog E.K. grunden ved Nordre Rønner og blev stående. Kl. 15³⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

104. Ff. **Else Andersen** af Hvide Sande, 23 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg.

Tørnet molehoved d. $16/6$ 49 i Hvide Sande.

Rapport fra Statens skibstilsyn dat. $22/6$ 49.

Kl. ca. 21³⁰, da E.A. under en frisk NNY.-lig brise med stærk sydgående strøm var ved at anløbe Hvide Sande, tørnede fartøjet mod det sydlige molenoved og sprang læk.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

105. M/S **Elsehoved** af København, 281 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Klaksvig til Lexoes med saltet fisk.

Motorhavari d. $7/7$ 49 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforhør i København d. $16/8$ 49.

Kl. 7⁴⁵, da E. befandt sig på 47°55' N. brd. 7°05' Ø. lgd., hørtes et brag fra motorrummet, hvor- eller motoren stoppedes. Kn undersøgelse viste, at nr. 2 stempel var faldet ned i krumtappgraven og brækket ved trunkpinden. Der sattes signal for, at der ønskedes bugserassistance, og det forsøgte at underrette rederiet pr. radio. D. $8/7$ kl. ca. 7³⁰ blev E. taget på slæb af et spansk fiskefartøj og bugseret til La Coruna, hvortil skibet ankom d. $8/7$ kl. 7⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at splitten på stb.s krumtappandebolt er knækket, og at kronemøtrikken har opnået sig, hvorefter bolten er gledet ned og kommet i klemme i bundrammen, hvorved bb.s bolt er brækket.

106. M/S **Else Skou** af København, 1986 B. R. T. Bygget 1926 af stål.

a) På rejse fra Julianehåb til Ivigtut i ballast.

Motorhavari d. $22/1$ 49 i Davisstrædet.

Søforhør i København d. $28/3$ 49.

Kl. 9³⁰, da E.S. under en N.-lig storm befandt sig i Davisstrædet, stoppedes stb.s hovedmotor for at fa stspænde løsgåede tappe under stemplerne. Kl. 11⁴⁰ begyndte bb.s motor at banke svagt, men måtte

alligevel forceres for at sejle skibet klar af land. Kl. 12¹⁵ startedes stb.s motor, og kl. 12²⁰ stoppedes bb.s motor. En undersøgelse viste, at samtlige hovedlejer var beskadiget.

b) Tørnet stenmole d. $\frac{7}{2}$ 49 i Ivigtut.

Søforhør i København d. $\frac{28}{3}$ 49.

Da E.S. under en NV.-lig kuling skulle lægge til langs stensætningen ved lastepladsen i Ivigtut, førtes skibet af vinden hårdt ind mod stensætningen, som tørnedes med stb.s side mellem 3 og 4-lugen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

c) På rejse fra Ivigtut til København med Kryolit.

Motorhavari d. $\frac{15}{2}$ 49 i Davisstrædet.

Søforhør i København d. $\frac{28}{3}$ 49.

Kl. 11⁰⁰ afsejlede E.S. fra Ivigtut red. Kl. 13⁴⁵ begyndte bb.s motor at banke, hvorfor den stoppedes kl. ca. 14⁰⁵. En undersøgelse viste, at samtlige hovedlejer var beskadigede. Efter forgæves forsøg på at starte motoren igen, sejlede tilbage til Ivigtut for stb.s motor alene.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at der fejlagtigt var blevet lukket for olien til hovedlejesmøringen.

d) På rejse fra Ivigtut til København med kryolit.

Havarier d. $\frac{11}{3}$ og $\frac{15}{3}$ 49 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. $\frac{28}{3}$ 49.

D. $\frac{1}{3}$ afsejlede E.S. fra Ivigtut. D. $\frac{11}{3}$ kl. 20³⁴ under en hård SSV.-lig kuling stoppedes motorerne, der adskillige gange under rejsen var havarerede, og E.S. drev for vejret. D. $\frac{13}{3}$ kl. 11⁰⁰ startedes motorerne igen, men disse måtte allerede kl. 12⁴⁵ atter stoppes. Kl. 18⁵⁰ tog skibet en svær brådsø over, hvorved styrehus og bestikhus blev slået løs og bro og båddæk slået læk. D. $\frac{15}{3}$ kl. 22⁰⁰ blev E.S. taget på slæb af en tilkaldt bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

107. M/Gl. **Emanuel** af Vindeby, 67 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Rønne til Odense med lervarer.

Tørnet mole d. $\frac{24}{1}$ 49 i Lohals Havn.

Søforklaring i Odense d. $\frac{28}{1}$ 49.

Kl. ca. 10⁰⁰, da E. under en frisk SV.-lig brise skulle anløbe Lohals havn, ville skibet ikke lystre roret, og E. tørnede med stb.s bov mod molehovedet. E. blev en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene i forbindelse med lavvande.

108. S/S **Emanuel** af Marstal, 1058 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Gdansk til Svendborg med koks.

Grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 49 i Omø Sund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{3}$ 49. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{4}{3}$ 49.

Kl. ca. 0⁰⁵ kom E., der under en SØ.-lig kuling med snytkning og sydgående strøm var ved at dreje fra Agersø ledetyrlinie ind i den hvide vinkel fra Helleholm vinkelfyr, i hvilken E. skulle styre V.t.N. $\frac{1}{2}$ N., for langt bb. over, og maskinen blev, da fyrene samtidigt forsvandt i snytkningen, beordret fuld kraft bak. Roret blev lagt hårdt stb., men det viste sig, at E. havde taget grunden og blev stående. Kl. 18⁰⁰ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

109. Ff. **Energi** af Skagen, 27 B. R. T. Bygget 1928 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nord-søen til Skagen.

Grundstødt d. $\frac{13}{1}$ 49 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{1}$ 49. Søforklaring i Skagen d. $\frac{3}{2}$ 49.

Kl. ca. 21⁰⁰, da E. i diset, stille vejr befandt sig 7—8 sm. NNV. af Skagen, sattes kursen mod Skagen. Kort efter blev det tåge, farten mindskedes, og der afgaves tågesignal. Kl. 21³⁰ tog E. grunden ret N. for Skagen fyr og blev stående. Besætning blev bragt i land af en tilkaldt redningsbåd. E. er senere blevet bjerget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning i forbindelse med, at loddet ikke blev benyttet.

110. Ff. **Erika** at Esbjerg, 46 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg.

Påsejlet d. $\frac{21}{11}$ 49 i Buckie havn.

Kl. ca. 9⁰⁰, medens E. lå fortøjet langs kajen i Buckie, blev skibet påsejlet af et skotsk fiskefartøj — »Protific«, B. F. 174 — hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.

111. 3m M/Sk. **Erland** af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Hudiksvall til Aalborg med træ.

Sprunget læk d. $\frac{10}{12}$ 49 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{15}{12}$ 49.

Kl. 13³⁰ passerede E. Kattegat S. fyrskib tæt om bb. Kl. 16⁰⁰, da E. under en opfriskende NØ.-lig

kuling med krap sø arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dækslasten, opdagedes det, at skibet var læk, hvorefter det besluttedes at søge læ under Anholt, og kl. ca. 21⁰⁰ ankredes for begge ankre i Pakhusbugten ca. 0,8 sm. fra land i 15 m. vand. D. 11¹² kl. ca. 8⁰⁰, da det blæste en NØ.-lig storm med snebyger og det opdagedes, at vandet trods lænsning med motor- og håndpumpe vedblev at stige, besluttedes det at kaste dækslast over bord. Kl. ca. 10⁰⁰, da ca. 8 stds. var kastet over bord, ophørte vandet med at stige. D. 12¹² kl. 11⁰⁰ lettede E. under en frisk NØ.-lig brise og fortsatte rejsen. Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

112. M/S **Esso Balder** af Nyborg, 253 B. R. T. Bygget 1934 af stål.

a) På rejse fra København til Randers med olie.

Kollideret d. 29¹/49 i Kattegat.

Søforhør i København d. 31¹/49.

Kl. 4³⁰ passerede E.B. under en let SV.-lig brise med tåge fyrskipet Kattegat S. tæt om bb. Motoren gik langsomt frem, og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal. Der styredes retv. NV. Kl. ca. 4⁵⁵ hørtes tågesignal fra et andet skib ca. 3 str. om stb., hvorefter motoren beordredes stop. Kl. ca. 4⁵⁶ pejlede tågesignalet ca. 4 str. om stb. Kl. ca. 4⁵⁸ sås 4¹/₂ str. om stb. et hvidt toplys og kort efter et rødt sidelys fra et andet skib, der senere viste sig at være M/S »Iranica« af København. Motoren beordredes langsomt frem, og roret blev lagt bb., samtidig med at der blev afgivet 2 korte toner. Kl. 5⁰⁰ tørnede I. med stævnen mod E.B.s stb.s side ud for tank nr. 3, hvorved 3 pladerange blev trykket ind og skibet blev læk, ligesom der opstod forskellig anden skade.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 1¹⁵ under en let SV.-lig brise med dis passerede lystønden på 56° 45'0 N. brd. 12°00'0 Ø. lgd. Der styredes retv. 132°. Kl. 2¹⁷ blev det tåge. Motoren beordredes halv kraft frem, og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 2²⁵ ændredes kursen til retv. 180°. Kl. 4⁵⁰ hørtes tågesignal om bb., hvorefter motoren beordredes langsomt frem. Kl. 4⁵¹ sås en klar lanterne ca. 3 str. om bb. Motoren beordredes stop, hvorpå roret blev lagt hårdt stb., samtidig med at der blev afgivet 1 kort tone. Kl. ca. 4⁵⁴ sås en grøn sidelanterne, hvorefter motoren beordredes fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner. Kl. 4⁵⁴ skete kollisionen som ovenfor anførte. Ved kollisionen blev stævnen bøjet, og skibet blev læk i forpeaken.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at I. undlod straks at stoppe, da der hørtes tågesignal foran for tværs.

b) På rejse fra Nyborg til Rønne.

Motorhavari d. 26¹⁰/49 i Østersøen, mistet anker.

Søforklaring i Nyborg d. 2¹¹/49.

Kl. 5⁰² passerede E.B. under en SSV.-lig kuling pkt. 4 i rute 32. Kl. 5⁵⁵ opdagedes det, at topstykket på cylinder nr. 3 lækkede. Kl. 6⁴⁵ stoppedes motoren på grund af vand i cylinderen. Kl. 7⁰⁰ opankredes skibet ca. 2 sm. retv. V. for lystønden på 54°55'6 N. brd. 13°09'4 Ø. lgd. I løbet af natten friskede vinden fra VSV. til styrke 10. D. 27¹⁰ kl. 0¹⁰ brækkede ankerkæden, hvorved anker og en del kæde mistedes, og skibet gik i drift, Kl. 7⁰⁰ sattes nødsignal, og kl. 21⁴⁵ blev E.B. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd og indbugseret til Simrishamn.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

113. Ff. **Ester** af Vesterø, 9 B. R. T.

Kollideret d. 22⁹/49 i Vesterø havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 7¹⁰/49.

Se nr. 100.

114. M/Gl. **Evy Krull** af Bandholm. **69 B.** R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra Korsør til Aalborg med hvede.

Tørnet undervandshindring d. 5¹⁰/49 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Grenaa d. 10¹⁰/49.

Kl. ca. 8⁴⁰, da E.K. under en jævn VSV.-lig brise havde Gjerrild fyr i misv. SV.³/₄S., afstand ca. 1¹/₂ sm., ændredes kursen til misv. V.t.N. Kl. ca. 10⁴⁰ mærkedes et hårdt stød i agterskibet, hvorefter motoren stoppede. En undersøgelse viste, at skruesakslen havde sat sig fast, hvorfor skibet for sejl alene sejlede mod Grenaa.

Anm. Ministeriet må antage, at E.K. har tørnet en undersøisk hindring.

115. M/S **Expres** af Aalborg, 16 B. R. T. Bygget 1935 af bøg, eg og fyr.

Brand om bord d. 28⁷/49 i Aalborg: 1 mand omkommet.

Politirapport dat. 28⁷/49.

Kl. ca. 7²⁰, da motoren netop var blevet startet, slyngedes olie og petroleum af svinghjulet op på den brændende blæselampe, hvorved der udbrød brand i motorrummet. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede ilden. Badføreren og en ungmand, der opholdt sig i motorrummet, blev forbrændt og bragtes på hospitalet, hvor ungmanden senere døde af sine brandsår. Ved branden opstod der mindre skader i motorrummet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

116. M/Gl. **Eystan** af Thorshavn, 68 B. R. T. Bygget 1910 af eg og fyr.

Forlist d. 29¹/49 i Runavik havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{1}{2}$ 49.

Kl. ca. 15⁰⁰, da E. med en ladning sand lå fortøjet ved den V.-lige side af molen i Runavik, friskede vinden fra V. Motoren blev startet, og det forsøgtes at få sejlet skibet bort fra kajen, men vind og sø hindrede dette. Vinden friskede imidlertid til storm, og søen rejste sig, hvorved E. arbejdede så hårdt mod kajen, at skibet sprang læk og sank. E. blev vræg.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

117. M/Gl. **Fadersminde** af Fakse Ladeplads, 55 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Assens til Fakse Ladeplads.

Grundstødt d. $\frac{16}{2}$ 49 ved Sjællands V.-kyst.

Standingsindberetning dat. $\frac{17}{2}$ 49. Søforklaring i Store-Heddinge d. $\frac{22}{2}$ 49.

Kl. 18⁵⁰ passerede F. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm bøjede 20 på 55°11'9 N. brd. 10°56'6 Ø. lgd. Derefter styredes Ø.t.S. $\frac{3}{4}$ S. Kl. 19⁰⁰ blev det tåge, hvorfor farten mindskedes, og loddet holdtes gående. Kort efter, at der var loddet 10 m. vand, sås Helleholm fyr, men i det samme tog F. grunden. Skruen blev slået fra, og det forsøgtes forgæves at komme af grunden. Den $\frac{18}{2}$ kl. 0⁴⁵ kom F. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

118. Ff. **Fie Welle** af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

Kollideret d. $\frac{30}{12}$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{12}{1}$ 50.

Kl. 5⁴⁵, da F.W. under en frisk NNV.-lig kuling befandt sig ca. 10 sm. NV. for Skagen fyr, sås foran for tværs om stb. agterlanterne og bb.s sidelys fra et andet fartøj. Der styredes SØ. Kl. ca. 6⁰⁰ sås det andet skib, der viste sig at være fiskefartøj »Mary« af Skagen, ret forude i en afstand af ca. 3 favne. Farten mindskedes, og roret blev lagt stb., men umiddelbart efter tørnede F.W. med stævnen mod M.s bb.s side foran for ruffet, hvorved der fremkom et hul på ca. 1 m bredde. Da M.s lastrum hurtigt fyldtes med vand, blev besætningen — 5 mand — taget om bord i F.W. Det forsøgtes at tage M. på slæb; men slæbetrosserne sprang, og ca. $\frac{1}{4}$ time efter kollisionen sank M.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. ca. 5⁴⁵ under en frisk NV.-lig kuling befandt sig ca. 10 sm. NV. for Skagen fyr, sås agten for tværs om bb. toplanterne og bb.s sidelys fra F.W. Der styredes SØ. Kl. ca. 6⁰⁰ indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at F.W.s bedstemand ikke har været tilstrækkelig agtpågivende.

119. M/S **Fjordskær** af Gøteborg. På rejse fra Vinga til Kanders i ballast. Grundstødt d. $\frac{8}{5}$ 49 i Kattegat.

Standingsindberetning dat. $\frac{9}{5}$ 49.

Kl. ca. 18⁰⁰ grundstødte F. under en jævn N.-lig brise med sydgående strøm i farvandet mellem Nordre Rønner og Læsø. D. $\frac{14}{5}$ blev F. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være førerens ukendskab til farvandet og manglende søkort om bord.

120. Ff. **Flemming Bødker** af Esbjerg, 45 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hull med fisk.

Påsejlet d. $\frac{23}{11}$ 49 på Humberfloden.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{1}$ 50.

Kl. ca. 5⁰⁰, da F.B., der førte forskriftsmæssig ankerlanterne, i stille, klart vejr lå opankret på Humberfloden ud for Hull fiskerihavn, blev fartøjet påsejlet af et fiskefartøj, der senere viste sig at være engelsk trawler »Westhill«. Ved påsejlingen blev F.B. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

121. Ff. **Foks** af Anholt, 16 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{7}{9}$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $\frac{12}{9}$ 49.

Kl. ca. 14⁰⁰, da F. under svage, skiftende vinde, styrende en N.-lig kurs, befandt sig ca. 7 sm. SV. af Träslöv fiskerleje, sås et indhentende fartøj ca. 4 str. agten for tværs om stb. i kort afstand. Det forsøgtes at lægge roret hårdt bb.; men da roret var kommet halvt bb. over, satte det sig fast, hvorfor motoren kastedes bak. Umiddelbart efter tørnede det andet fartøj, der viste sig at være Ff. »Bolinden« af Varberg, hårdt mod F.s stb.s bov, hvorved skandækket blev løftet og knust og dækket og ruffet forskubbet.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

122. M/Jt **Forsøget** af Frederiksværk. 93 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Lübeck til Frederiksværk med råjern.

Grundstødt d. $\frac{23}{5}$ 49 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Frederiksværk $\frac{28}{5}$ 49.

Kl. 5⁰⁰ passerede F. i stille, diset vejr Sjællands Odde. Herfra styredes misv. Ø.t.S. Kl. ca. 7³⁰ tog skibet grunden på Grønne Revle og blev stående. Kl. ca. 17⁰⁰ kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.

123. Ff. Fortuna af Hirtshals, 18 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

1 mand faldet over bord og druknet d. 16/1 49 i Skagerrak.

Søforhør i Hjørring d. 1/2 49.

Kl. ca. 12⁰⁰, da F. under en let S.-lig brise med sneykning befandt sig i Skagerrak, opdagedes det, at fisker Emanuel Gustav Petersen af Hirtshals var forsvundet. L. blev lagt på modsat kurs, hvorefter der blev søgt efter den pågældende, der måtte antages at være faldet over bord. Da den overbordfaldne ikke blev fundet, indstilledes eftersøgningen efter en times forløb.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er gledet på dækket, der var snedækket, og faldet over bord.

124. Ff. Fortuna af Marstal, 3 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På fiskeri i Farvandet S. for Fyn.

Kollideret d. 24/5 49 i Farvandet S. for Fyn.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 2/6 49.

Se nr. 97.

125. M/Gl. Freddy af Nakskov, 99 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

a) På rejse fra Hobro til Nakskov med tomme jerntønder.

Grundstødt d. 18/2 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Hobro d. 28/2 49.

Kl. 11³⁰ passerede F. Gerrild bro i en afstand af ca. 1 sm. Der styredes misv. SØ.t.Ø. Kort efter blev det tåge, hvorefter farten mindskedes til ca. 6 knob. Kl. 11⁵⁵ ændredes kurs til SØ.t.S. Kl. 12⁴⁰ grundstødte skibet ved Fornæs og blev stående. D. 19/2 kl. 0⁴⁵ kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke er blevet benyttet som kontrol for bestikket.

Anm. 2. Ved Grenaa søret blev føreren d. 23/2 50 idømt en bøde på 40 kr. for overtrædelse af søl. § 293.

b) På rejse fra Rudkøbing til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. 25/11 49 ved Agersø.

Søforklaring i Randers d. 11/1 50.

Kl. 18⁵⁸ passerede F. i diset vejr lys- og fløjtetønden på 55.°12'2 N. brd., 11°05'5 Ø. lgd. Kursen var O.t.S. 1/2 S. Kl. 19¹⁵ tog skibet grunden. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, hvorefter F. kom flot. Da der atter blev gået frem på maskinen, mistede skibet styret, og en undersøgelse viste, at rorstammen var brækket oven for rorbladet, hvorefter der ankedes. I en klaring pejledes nu Omø fyr i S.t.V. 3/4 V. og Helleholm fyr i SØ.t.Ø. 1/2 Ø. Ved hjælp af et nødrør sejledes F. til Korsør.

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

126. M/S Frem af Rønne, 1176 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 8/2 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8/2 49.

Kl. 17³⁵, da F. lå ved Havnegade og lastede stykgods, skulle en traktor ved hjælp af skibets lossebom hives fra kajen op ad en slidske til lugekarmen. Herunder væltede bukken, der var anbragt under slidskens inderste ende, hvorved traktoren kom til at hænge med hele sin vægt i lossewiren og svingede ud over lugeåbningen. Ved belastningen sprængtes den manillastrop, hvori lossekrogen var hugget, og traktoren styrtede ned i lastrummet. En havnearbejder, der sad på førersædet, blev slynget ind på mellemdækket og blev en del kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

127. M/S Fri af Aalborg, 358 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

a) Påsejlet d. 6/9 49 i Sunderland havn.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. 24/10 49.

Kl. 4⁴⁰, da F. lå ved østkajen i South Dock, blev skibet påsejlet af bugserbåd »Fulwell«, der ramte F. midtskibs om stb. En plade fik buler, og der skete lidt ovenbords skade.

Anm. Rapport fra »Fulwell« foreligger ikke.

b) På rejse fra Stettin til Aalborg med koksgrus.

Kæntret og forlist d. 18/11 49 i Kattegat; 1 omkommet.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 22/11 49.

Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. 9/3 50.

Kl. 19⁴⁵ passerede F. under en ØSØ.-lig kuling lysspirtønden på 56°36'0 N. brd., 11°24'9 Ø. lgd. og da slagsiden stadig blevstørre, drejedes bb. over samtidig med, at bb.s 2-tank fyldtes. Slagsiden tiltog imidlertid stadig, hvorfor stb.s redningsbåd sattes på vandet. Under arbejdet hermed faldt to mand af besætningen i vandet, hvoraf den ene efter ca. 3/4 times forløb blev taget op af redningsbåden, hvori resten af besætningen befandt sig, medens den anden — I. maskinmester Ole de Hemmer Egeberg af Ry — forsvandt. Besætningen blev noget senere taget om bord i skibe, der befandt sig i nærheden. F. blev sidst set d. 19/11 kl. ca. 2⁰⁰, og må derefter antages at være sunket.

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

128. M/Sk. **Frida** af Marstal, 308 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Gotland til Nakskov med kalksten.

Grundstødt d. ¹⁵/₉ 49 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₉ 49.

Kl. 7⁴⁵ grundstødte F. ved Søndernæs. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

b) På rejse fra Veitsiluoto til Nørresundby med træ.

Sprunget læk d. ²³/₁₀ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. ³/₁₁ 49.

Kl. 12¹⁵, da F. under en hård SSV.-lig kuling befandt sig i Hanø bugt, fik skibet slagside, og der drejedes til vinden for stb.s halse. En undersøgelse viste, at F. lækkede stærkt og ikke kunne holdes læns ved pumpen, hvorfor ca. 1¹/₂ fod af dækslasten lempedes over bord. Herefter kunne skibet pumpes læns, og sejladsen fortsattes.

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

129. Ff. **Fylla** af Yderby, 11 B. R. T. På rejse fra en fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Motorstop, grundstødt d. ²⁸/₁₁ 49 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁸/₁₁ 49. Søforhør i Neksø d. ⁵/₁₂ 49.

D. ²⁷/₁₁ kl. ca. 13⁰⁰ afsejlede F. under en opfriskende vind fra en fiskeplads ca. 70 sm. Ø. for Neksø. D. ²⁸/₁₁ kl. ca. 3⁰⁰ under en frisk Ø.-lig kuling med regntykning stoppede motoren, og kort efter grundstødte fartøjet ved Broens Rev. Besætningen — 3 mand — blev bragt i land af redningsbåden fra Snogebæk. F. er senere blevet bjerget.

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

130. **Fyrskib nr. XV**, 132 B. R. T. Bygget 1887 af eg. På station i Læsø Rende.

Påsejlet d. ²⁵/₈ 49.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²⁸/₁₁ 49.

Kl. 20²⁰ sås i NNØ.-lig retning en toplanterne og et rødt sidelys fra el S.-gående skil. Det blæste en let ØSØ.-lig brise med svag S.-gående strøm. Fyrskibet lå retv. S. an. Da det andet skib, der viste sig at være tysk trawler »Roland«, befandt sig i en afstand af ca. 50 m, sås dette ændre kurs mod fyrskibets agterstævn. Besætningen varskoedes, og umiddelbart efter tørnede R. imod fyrskibets agterstævn i bb.s side, drejede derefter bb. over og fortsatte på S.-lig kurs. Ved påsejlingen skete en del ovenbords skade, og bb.s redningsbåd beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

131. M/Sk. **Gamma** at København. 137 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg.

a) På rejse fra Thisted til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. ⁶/₁ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ⁷/₁ 49. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. ⁵/₄ 49.

Kl. ca. 13³⁰ grundstødte G. under en frisk SV.-lig brise med Ø.-gående strøm og tæt regndis ved Dynen. D. ⁷/₁ kl. 3³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra Aalborg til Næstved med cement.

Grundstødt d. ⁸/₁ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. ⁵/₄ 49.

Kl. 17³⁰, da G. under en frisk N.-lig kuling med udgående strøm befandt sig ved Hals. blev det sne-tykning, hvorfor det besluttedes at ankre; men umiddelbart efter grundstødte G. ved Egense Hage og blev stående. Ca. 1 time senere kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

c) Brand om bord d. ²/₇ 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²/₇ 49.

Kl. ca. 14⁰⁰, da G. lå ved Asiatisk Plads, blev de to faste blæselamper ved motorens glødehoveder tændt, og da glødehovederne var varme, blev motoren startet, 2—3 minutter senere skete der en mindre eksplosion foroven i maskinrummet, der fyldtes med ild og røg. Der lukkedes for luft til blæselamperne, hvorefter ilden bekæmpedes med skumslukker og vand. Da brandvasenet, der var tilkaldt, kort efter kom til stede, blev ilden hurtigt slukket. En undersøgelse viste, at blæselampenes petroleumsbeholder, der var anbragt ca. 1,3 m over glødehovederne, var beskadiget af ild, og at dækslet manglede.

Anm. Ministeriet må antage, at petroleumsledningen til tændhovedernes blæselampe under arbejdet med motoren er slået læk, og at den udsivende petroleum er blevet antændt al tændhovederne.

132. S/S **Garonne** af København, 1358 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Middelfart til Korsør.

Grundstødt d. ³/₁ 49 ved Sjællands V.-kyst.

Søforhør i København d. ¹⁰/₂ 49.

Kl. 0²⁵ passerede G. under jævn V.-lig brise med hård S.-gående strøm pkt. 13 i rute 28. Herfra stv-redes i fyrinien mod Korsør Havn. Der blussedes flere gange efter lods. Da G. var nær ved Korsør Grp.- og Blk.-fyr, sås en færge komme ud fra havnen. G. holdt S. om fyret for at give færgen plads. Da G. Med

meget langsom fart skulle dreje bb. over tilbage i fyrlinien efter at have passeret færgen og fyret, tog skibet grunden ved Ærteø. Kl. 3³⁰ kom G. flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

133. M/Gl. **Gefion** af Aalborg, 95 B. R. T. Bygget 1894/45 af eg. På rejse fra Stralsund til Aalborg med kali.

Grundstødt d. 27/3 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 28/3 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 7/5 49.

Da G. i stille klart vejr med indgående strøm passerede Christianshaab tværmærkefyr, bemærkedes det, at forfyret i fyrlinierne Engholm Ø. og Engholm ØSØ. var slukket. Der styredes efter Bredhage Ø. lystønde. Da lystønden var passeret, styredes i fyrlinien Engholm S. Kl. 23³⁰ grundstødte G. ved nord-siden af fjorden ud for Engholm strand og blev stående. D. 28/3 kl. ca. 8⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Engholm Ø. forfyr var slukket.

134. M/S **Gerd** af København, 2634 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Brand om bord d. 30/3 49 i Piræus.

Søforklaring i Athen d. 31/3 49.

Kl. 10⁴⁰, medens G. lå i Piræus havn og lossede carbon bisulfide i tromler, faldt en af tromlerne ned i nr. 1 underlast, hvor den eksploderede. Der udvikledes hurtigt megen røg og gas, hvorfor havnearbejderne, hvoraf flere var en del medtaget, straks måtte op fra lasten. Lugerne skalkedes, og rummet fyldtes med kulsyre. Kl. 13⁰⁰, efter at skibet var forhalet ud på reden, åbnedes lugerne. Ilden var da under kontrol, og de sidste gløder slukkedes ved hjælp af brandslangerne. Ved branden ødelagdes ca. 20 m² af garneringen.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

135. M/Gl. **Gerda** af Allinge, 55 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra København til Rønne med majs og raspkager.

Tørnet undervandshindring d. 31/3 49 ved Amagers Ø.-kyst; søgt nødhavn.

Søforhør i København d. 6/4 49.

Kl. ca. 20³⁰ passerede G. i stille, klart vejr med svag sydgående strøm tæt Ø. om lys- og klokketønden på 55°37'8 N. brd., 12°41'9 Ø. lgd., hvorefter der styredes S.-på i Drogden fyrs hvide vinkel. Ca. 1/2 time senere, da G. befandt sig lidt N. for Dragør havn, opdagede føreren, som havde opholdt sig om læ. at skibet var i Drogden fyrs grønne vinkel. Roret blev straks lagt bb., men umiddelbart efter tørnede G. imod en hindring. Da en undersøgelse viste, at skibet var blevet læk. og vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, besluttedes det at anløbe Dragør havn, hvortil G. ankom kl. 22⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

136. M/Gl. **Gloria** af Hasle. 79 B. R. T. Bygget 1902 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. - 2/11 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. 2/11 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2/11 49.

Kl. 13³⁰, da G. lå i Gasværkshavnen og lossede brosten, var en havnearbejder beskæftiget med at fylde sten i en jernbalje med løs bøjle. Herunder blev den pågældende ramt i panden af bøjlen, hvorved han faldt bagover og slog baghovedet imod stenene samt brækkede venstre håndled. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at en sten under fyldningen har ramt bøjlelens låsemekanisme og derved frigjort denne.

137. Ff. **Gratia** af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. 19/12 49 i Skagerrak; 1 mand omkommet.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 29/12 49, d. 5/1 50 og d. 23/3 50.

Kl. 7¹⁰, da G. under en let S.-lig brise med regnbyger befandt sig ca. 4 sm. NNØ. af Skagen Rev fyrskib styrende S.t.V., sås et dampskib nærme sig om stb. på en sådan måde, at der var fare for sammenstød. Roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede dampskibet med stævnen imod G.s stb.s låring. Ved kollisionen tik G. lettere ovenbords skader, og en mand af besætningen — Peder Bundgaard Pedersen — faldt over bord. G. og et tilkaldt tiskefartøj eftersøgte den forsvundne i 2 timer uden resultat.

Anm. Dampskibets identitet er ikke blevet oplyst.

138. S/S **Grenaa** af København, 1276 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

Kollideret d. 16/3 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 18/3 49.

Kl. ca. 18²⁰, da G., der havde lods om bord, under forhaling fra Islands Brygge til Enghave Brygge assisteret af en slæbebåd, var kommet tværs i løbet og lå ca. 75 m fra S/S »Cimbria«, der lå fortøjet ved Enghave Brygge, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Da maskinen ikke ville bakke, blev ankeret firet af, og slæbebåden beordret til at trække af fuld kraft agterover. Kort efter tørnede G. med stævnen mod C. agten for brobygningen, hvorved C. fik en bule.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

139. M/S **Grenen** af København, 331 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

a) På rejse fra Szczecin til Næstved med kul.

Sprunget læk sat på grund d. $19/5$ 49 ved Swinemünde.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. $24/5$ 49.

Kl. 14^{00} afsejlede G., der havde lods om bord, fra Szczecin. Kl. 18^{00} opdagedes det, at vand trængte ind i motorrummet. Da vandet stod så højt, at motoren måtte stoppes for ikke at blive ødelagt, besluttedes det at sætte G. på grund for at undgå, at G. sank i sejlløbet. Motoren blev nu stoppet, og med langsom fart sattes G. på grund. D. $20/5$ om morgenen var motorrummet lænset, og det viste sig, at der ikke længere trængte vand ind. D. $21/5$ blev G. bragt flot ved fremmed hjælp. En senere undersøgelse viste, at vandet var trængt ind gennem en utæt ventil på en sugeledning.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Nantes til Llanelly med gammelt jern.

Sprunget læk d. $22/7$ 49 på floden Loire.

Rapport fra Ministry of Transport, London, dat. $28/7$ 49.

Kl. 11^{00} , da G. under en let V.-lig brise med ringe sø befandt sig på floden Loire ud for St. Nazaire, fandtes en læk i fore-peak-tanken. Rejsen fortsattes, idet pumperne holdtes i virksomhed ca. 15 minutter hver time.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

140. M/Jt. **Grete Witting** af Grenaa, 95 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Aalborg til Middelfart med Cement.

Grundstødt d. $18/2$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/2$ 49.

Kl. 6^{10} grundstødte G.W. under en let S.-lig brise med tæt tåge og S.-gående strøm ca. 200 m NNV. for Hjelm. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at ca. 43 tons af ladningen var kastet over bord.

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

141. M/S **Gry** af Aalborg, 253 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Stettin til Stege med kul.

Motorhavari d. $2/8$ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $9/8$ 49.

Kl. 4^{25} , da G., der under en jævn SV.-lig brise var for N.-gående i tvangsruten Sassnitz N., befandt sig Ø. for Arkona, bemærkedes det, at motorens omdrejningstal var gået ned. Motoren stoppedes, og en undersøgelse viste, at regulatorhuset var revnet og regulatoren havareret. Der sattes signal for, at der ønskedes bugserassistance. Kl. 17^{10} , da vejrmeldingen udsendte urovarsel for farvandene Gedser-Bornholm og V.-lige Østersø, og barometret samtidig begyndte at falde, riggedes en presenning op som nødsejl, hvorefter der holdtes mod den svenske S.-kyst. D. $3/8$ kl. 20^{15} opnåedes kontakt med et andet skib, der telegraferede efter en slæbebåd. D. $4/8$ kl. 8^{45} blev G. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Simrishamn.

Anm. Årsagen til motorhavariet fremgår af det ovenfor anførte.

142. M/Jt. **Gudrun** af Aalborg, 32 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Odense til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. $29/1$ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $31/1$ 49. Søforhør i Nørresundby d. $8/4$ 49.

Kl. ca. 12^{00} lettede G., der på grund af tåge havde ligget opankret ud for Hals, og fortsatte rejsen, idet loddet holdtes gående. Det blæste en svag SV.-lig brise, og vejret var stadig usigtbart. Kl. ca. 13^{00} grundstødte skibet ved N.-siden af fjorden ud for Østeraagaarde. D. $31/1$ kl. ca. 15^{00} kom G. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

143. Ff. **Gudrun** af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1935. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $10/11$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $7/12$ 49.

Kl. ca. 14^{30} , da G. i stille vejr passerede Grådyb Barre, sås ff. »Vestjylland« af Esbjerg ligge opankret om stb. i 1 sm. afstand, hvorefter kursen ændredes hen imod V. for at komme på prajehold. Kort efter sås V. forlade ankerbøjen og sejle i Ø.-lig retning. Efter at kutterne var kommet på prajehold, sejlede de med langsom fart i ca. 1 sklslægdes afstand parallelt med hinanden i nogle minutter, hvorefter G. kom lidt foran for V. Herunder syntes der at opstå fare for sammenstød, hvorfor G.s motor blev sat på fuld kraft frem og roret lagt bb.; men umiddelbart efter tømmede V. med stævnen mod G.s bb.s låring, hvorved G. blev lidt beskadiget.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da V., der fiskede med snurrevod, var afgået fra bøjen for at løbe liner ud på en Ø.-lig kurs, sås G. nærme sig om stb. V.s motor blev sat på langsom, og da G. var på prajehold, stoppedes motoren. Kort efter, da G. skulle sejle bort, drejede G. hårdt stb. over, men tømmede herunder med bb.s låring imod V.s stævn.

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

144. S/S **Gunvor Mærsk** af Aalborg, 1981 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Ridham Dock til Beckton.

Kollideret og grundstødt d. $1/1$ 49 på Themsen.

Søforhør i København d. $14/1$ 49.

Kl. 13^{10} gik G.M., der havde lods om bord under en jævn SSV-lig brise med byger og S.-gående strøm fra Ridham Dock for at gå gennem East Swale. Da G.M. var kommet ud i løbet, der er 500—600 fod bredt, besluttedes det at gå til luvart af en lægter, der lå opankret midt i løbet forude om stb., hvorfor maskinen beordredes fuld kraft frem med stb.s ror. Samtidig satte en kraftig byge ind, hvorved drejningen forsinkedes. G.M.s maskine beordredes straks fuld kraft bak, og stb.s anker blev stukket i bund, men kort efter — kl. 13^{25} — tørnede G.M. med bb.s bov imod lægterens stb.s bov. som blev let beskadiget. Da skibene var klar af hinanden, stoppedes G.M.s maskine, men umiddelbart efter tog G.M. grunden i løbets Ø.-lige side og blev stående. Kl. 14^{00} kom G.M. flot ved hjælp af 2 slæbebad, og sejladsen fortsattes. Da G.M. var i nærheden af Elmly, måtte farten mindskes. Herunder blev G.M. af vind og strøm ført ind mod grunden, som rørtes med stb.s side agter, hvorved skibet mistede styret og med stb.s bov tørnede imod ringen på et lystfartøj, der lå opankret i løbet.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene i forbindelse med strømmen.

145. Ff. **Haabet** af Frederikshavn, 12 B. R. T.

Grundstødt d. $16/1$ 49 ved Læsø; forlist.

Strandingsindberetning dat. $17/1$ 49. Soforklaring i Frederikshavn d. $22/1$ 49.

Kl. ca. 12^{00} afsejlede H. fra Anholt under en frisk S.-lig brise med snebyger. Der styredes VNV. Kl. ca. 12^{45} forandredes kursen til NV.t.N. $1/2$ N. Kl. ca. 15^{00} friskede vinden. Kl. ca. 17^{00} tog H. grunden på Brændevinsbage og blev stående. D. $17/1$ kl. ca. 1^{00} blev besætningen taget om bord i redningsbåden fra Østerby og indbragt til Læsø. H. er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.

146. M/Gl. **Haabet** af Nørresundby, 74 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Skarrehage til København med molersten.

Sprunget læk d. $16/12$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $21/12$ 49.

Kl. ca. 8^{30} , da H. under fint og sigtbart vejr befandt sig i Aalborg bugt, løb fødetanken tom, og motoren gik i stå. Det konstateredes da, at søvand var trængt ind i skibet og stod i højde med svinghjulets underkant, idet værket havde arbejdet sig ud af en nåd ved skandækket midtskibs om bb. Motoren blev startet, og under stadig pumpning sejlede H. ved egen hjælp til Grenaa havn. Ved ankomsten til Grenaa havde skibet ca. 15 tommer vand på dækket om bb. Ved havariet er ca. 15000 moleraten blevet beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

147. M/S **Hafnia** af Aarhus, 95 B. R. T. Hygget 1914 af stål.

a) Brand om bord d. $26/5$ 49 i Århus havn.

Søforhør i København d. $3/6$ 49.

Kl. ca. 21^{00} havde en mand af besætningen tændt en blæselampe, som derpå blev anbragt på bordet i lukafet $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{3}{4}$ m fra skoddet, hvorefter han forlod lukafet. Kort efter opdagedes det, at røg og flammer slog ud af lukafet agter. Det forsøgtes at bekæmpe ilden med vand og skumslukker, og brandvæsenet tilkaldtes. Da brandvæsenet var kommet til stede, blev branden hurtigt slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at blæselampen er ophørt med at forgasse olien, der derefter har afgivet en brændende vædskestråle, som har antændt træværket i lukafet.

b) På rejse fra Århus til København med stykgods.

Grundstødt d. $31/10$ 49 ved Sjællands NV.-kyst.

Søforhør i København d. $3/11$ 49.

Kl. 21^{10} passerede H. fyrskibet Kattegat SV. 50—100 m om bb. Noget senere, da H. befandt sig ca. midtvejs mellem fyrskibet og Sjællands Rev fyr, gik føreren under dæk efter at have givet ungmanden ordre til at styre efter Hesselø fyr, hvis skær kunne ses på himlen. Kl. ca. 22^{00} grundstødte H. i stille vejr med regn og Ø.-gående strøm 100—150 m S. for Sjællands Rev fyr og blev stående. Kl. 14^{30} kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at vagten blev overladt til en uerfaren person, og at denne ikke havde fået fornøden instruktion.

148. M/S **Haifa** af København, 301 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

Brand Om bord d. $4/4$ 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. $4/4$ 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $12/4$ 49.

Kl. ca. 15^{30} opdagedes det, at det brændte kraftigt i kabyssen. Ilden blev hurtigt slukket med skum- og kulsyreslukkere. En undersøgelse viste, at oliestandsglasset til komfurets olietank, der var anbragt på skoddet oven over komfuret, var sprængt, og at olie fra tanken var løbet ud på det varme komfur.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

149. S/S **Halfdan** af Middelfart. 1448 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Brand om bord d. $27/2$ 49 i Antwerpen havn.

Søforklaring i Antwerpen d. $1/3$ 49. Søforhør i København d. $10/3$ 49.

Kl. 4^{25} , da H. lå fortøjet i Antwerpen havn, opdagedes det, at et af lukaferne forude var fyldt med røg. Lukafets beboere forlod straks kammeret, hvorefter ilden bredte sig med stor hast. Ved hjælp af skibets

brandslukningsmidler og assistance fra brandvæsenet fra land, blev ilden bragt under kontrol, og branden var slukket kl. 6⁰⁰. Ved branden blev mandskabsapteringen ødelagt. Efter en nærmere undersøgelse fandtes resterne af en petroleumlampe, der tidligere på natten havde været tændt, sprængt i flere dele.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes eksplosion af petroleurnslampen.

150. M/Jt. **Hans** af Svendborg, 62 B. R. T. Bygget 1891 af eg og fyr.

a) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{9}{6}$ 49 i Ærøskøbing havn.

Politirapport dat. $\frac{9}{6}$ 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{18}{10}$ 49.

Kl. ca. 10³⁰, da en sæk byg, der vejede 100 kg, var under ophivning og befandt sig ca. 2 $\frac{1}{2}$ m over lastrummets bund, svigtede spillet, hvorved sækken faldt ned i lastrummet og ramte en arbejdsmand på venstre skulder. Den pågældende, der blev slået bevidstløs, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

b) På rejse fra Stralsund til Vejle med kalisalt.

Sprunget læk d. $\frac{29}{8}$ 49 i Østersøen.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{2}{9}$ 49.

Kl. 15³⁰, da H. under en let brise befandt sig ved anduvningsbøjen ved Gelden, opdagedes det, at skibet var læk. Der pumpedes læns hver anden time. D. $\frac{30}{8}$ kl. 17⁰⁰ ankom H. til Vejle. Ved losningen viste det sig, at en del af ladningen var beskadiget af søvand. Ved en doksætning viste det sig, at flere nådder ved agterstævnen havde åbnet sig.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

c) På rejse fra Stralsund til Rudkøbing med kali.

Havareret d. $\frac{20}{9}$ 49 i Østersøen.

Søforklaring i Rudkøbing d. $\frac{23}{9}$ 49.

Kl. 12³⁰ passeredes anduvningsbøjen ved Gelder under en jævn S.-lig brise med rolig sø. Senere tiltog søen, og kl. 15³⁰ tog skibet en svær sø over agterenden, hvorved den bb.s david blev slået af, og jollen faldt i søen med forenden. Jollen blev taget om bord, men led herved nogen skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

151. 3m. M/Sk. **Hans Egede** af Sejerø, 303 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På rejse fra København til Narssaq, Grønland, med stykgods.

Motorhavari d. $\frac{11}{5}$ 49 i Nordatlantehavet.

Søforklaring i Reykjavik d. $\frac{23}{5}$ 49.

Kl. ca. 19¹⁵, da H.E. efter bestikket befandt sig på 59°48' N. brd. 31°58' V. lgd., begyndte motoren at gå uregelmæssigt. En undersøgelse viste, at cylinderkappen på agterste cylinder var revnet, Stemplet blev taget ud, og for 1 cylinder søgte H.E. ind til Reykjavik for reparation.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

152. M/Gl. **Hans Jørgen** af Haderslev. 97 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Kalundborg til Sønderborg.

Kollideret d. $\frac{30}{1}$ 49 i farvandel S. for Fyn.

Søforhør i Aabenraa d. $\frac{9}{5}$ 49.

Kl. ca. 13⁰⁰, da H.J. under en frisk kuling lå opankret i Revkrogen ved Avernakø med motorjagt »India« af Sønderborg fortojet langs stb.s side, gik skibet i drift. I. skulle nu agterfortøjes til H.J. og firedes derfor agterefter. Da I. var kommet omtrent klar af H.J.s agterende, svingede I. bb. over og tørnede med bovspydet mod H.J.s mesanvant, der knækkede.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 12⁰⁰, da I. under en hård NV.-lig kuling lå opankret i Revkrogen ved Avernakø for 20 fv. kæde, gik skibet i drift med ankeret. Motoren startedes og blev, efter at skibet var lettet, sat på fuld kraft frem for at søge ny ankerplads nærmere land. I. avancerede imidlertid kun meget langsomt i den hårde vind, hvorfor H.J., der havde ligget opankret i nærheden, løb op langs I.s bb.s side for at tage I. på slæb. Herunder girede I. under et kraftigt vindstød bb. over og tørnede med bb.s bov imod H.J.s agterende, hvorved I.s spyd knækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

153. S/S **Hans Mærsk** af Kalundborg, 1938 B. R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Zeebrügge til Rouen i ballast.

Sprunget læk d. $\frac{26}{10}$ 49 i den engelske kanal.

Søforklaring i Rouen d. $\frac{26}{10}$ 49.

Kl. ca. 16³⁰, da H.M. under en stærk storm med svær sø befandt sig i kanalen, opdagedes det, at der var ca. 3 fod vand i stb.s rendesten i forlasten, og en undersøgelse viste, at kollisionsskottet var sprængt langs en pladesamling i ca. 7 fods højde, hvorved vandet i forpeaktanken var løbet ind i lasten. Endvidere viste det sig, at nr. 2 tank lækkede ved flere nagler og pladesamlinger.

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

154. M/S **Hans Werner** af Hamburg, 157 B. R. T. På rejse fra Nordenham til Saksøbing med koks.

Grundstødt d. $\frac{16}{4}$ 49 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{4}$ 49.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte H.W. under en SØ.-lig vind med N.-gående strøm og dis ved Omø Tofte. D. $\frac{17}{4}$ kl. 4⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen anrives at være tåge

155. M/Gl. **Hansine** af Egersund, 86 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Aabenraa til København med rug.

Sunket d. $30/1$ 49 i Køge Bugt; 2 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Gråsten d. $26/2$ 49.

Kl. ca. 15⁰⁰ passerede H., der havde en mindre slagside til stb., under en VNV-lig storm Stevns, hvorefter skibet blev lagt med stævnen op i søen, og det besluttedes at sejle til Køge. Kl. ca. 18⁰⁰ var slagsiden blevet større, forlugen og storlugen stod under vand, og på grund af vejrforholdene var det umuligt at komme til pumperne. Kl. ca. 20⁰⁰, da H. befandt sig ca. 4 sm. fra Køge i en afstand af 2—3 sm. fra land, forsøgte det at sætte jollen, der stod surret på storlugen, i vandet. Under arbejdet hermed begyndte forskibet at synke, og da lugerne på agterkant af stortuden blev presset op, mistedes kontrollen over jollen, der blev slået over bord. Da H. kort efter sank, lykkedes det besætningen — 3 mand — der alle var forsynet med redningsbælter, at komme op på skibets redningsflåde. Noget senere slap ungmanden og kort efter føreren på grund af udmattelse taget i redningsflåden og forsvandt. D. $31/1$ kl. 12³⁰ blev den overlevende bjerget af et andet skib. H. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: skibsfører Hans Jepsen af Alinor og ungmand Holger Hansen at Uldal.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at ladningen ikke var sikret mod forskydning.

156. S/S **Harald** af København, 1988 B. R. T. Bygget 1903 af Stål.

a) På rejse fra Aalborg til Liverpool med stykgods.

Grundstødt d. $22/2$ 49 ved Stornoway.

Søforklaring i Glasgow d. $16/3$ 49. Søforhør i Esbjerg d. $30/4$ 49 og i København d. $28/7$ 49.

Kl. ca. 11⁴⁰ blev H., der under en hård SSV.-lig kuling lå langs siden af en kulhulk i Stornoway bugt for at bunkre, på grund af vejrforholdene nødt til at sejle væk. Fortøjningenie blev taget ind, og da ankret kl. 12⁰⁰ var let, blev maskinen sat på fuld kraft frem for at dreje skibet op i vinden og gå til en sikker ankerplads. Da vinden tiltog til orkanagtig storm, faldt H. stadig af og måtte holde kurs mod S. for at undgå at kolliderede med en ankerligger. Kl. 12¹⁷ tog H. efter at have forsøgt at svinge rundt agten om ankerliggeren grunden og blev stående. D. $26/2$ kom H. flot ved hjælp af bjerninsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

b) En mand af besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $17/9$ 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. $17/9$ 49.

Kl. ca. 13²⁵, medens H. lå fortøjet langs kajen ved Havnegade i København, styrtede et lugedæksel under tildækning af 3-lugen ca. 2 m ned i underlasten og ramte en mand af besætningen i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

157. Ff. **Havet** af Grenaa, 16. B. R. T.

Kollideret d. $12/9$ 49 i Grenaa havn.

Søforklaring i Grenaa d. $15/9$ 49.

Kl. ca. 22²⁵ afsejlede H. under en frisk NØ.-lig brise med sigtbart vejr fra kajen ved auktionshallen. Da fartøjet, hvis motor gik langsomt frem, befandt sig ved indsejlingen til fiskerihavnen, sås i lysskæret fra havnen et indgående fiskefartøj, der viste sig at være fiskefartøj »Jytte« af Grenaa, forude i ca. en skibslængdes afstand. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede J., hvis fart syntes at øges, mod H.s stævn, der blev knust.

Af den af J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. ca. 22³⁰ med langsom fart og frakoblet skrue befandt sig i indsejlingen til fiskerihavnen, sås forude i ca. en skibslængdes afstand H.s toplanterne. Skruen kobledes til, og motoren kastedes fuld kraft bak. På grund af fejl ved omstyringen gik J. fuld kraft frem, og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført, hvorefter fartøjet fortsatte mod havnens sydkaj, hvor det påsejlede nogle fartøjer.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at F.s motor under udførelsen af bakmanøvre for at afværge kollisionen er slået om i modsat gangretning og dermed har forøget farten fremover.

158. Ff. **Havfrugvin** af Vestmanhavn, 151 B. H.T. Bygget 1932 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Atlanterhavet.

Grundstødt og forlist d. $16/10$ 49 ved Islands N.-kyst.

Søforhør i Siglufjord d. $26/10$ 49. Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $22/11$ 49.

Kl. 7³⁰ afsejlede H. under en NØ.-lig storm med snebyger fra en fiskeplads NØ. for Strandagrunn for at søge havn på Reykjafjorden. Der styredes SV.t.S. med motoren gående med nedsat omdrejningstal. Kl. 8³⁰ drejedes til på en SSØ.-lig kurs. Positionen var da efter bestikket ca. 62 sm. fra Souðanes, som efter bestikket skulle passeres i 8 sm.s afstand. Kl. 21⁰⁰, da en distance af 46 sm. var udsejlet, øgedes stormen og snetykningen, hvorfor der slækkedes yderligere på motoren. Kl. 21¹⁵ tog skibet grunden ved Hrolfsvellir og blev stående. D. $17/10$ om morgenen blev besætningen — ialt 18 mand — reddet af redningsmandskab fra land. Skibet er senere blevet viag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

159. M/Gl. **Hazel** af København. 74 B. R.T. Bygget 1943 af stål og På vragiskeri i Østersøen.

Påsejlet d.³/₅ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. ⁷/₅ 49.

Kl. 23¹⁰, da H. i stille, klart vejr lå fortøjet til et vrug på 54°43'3 N. brd. 12°39'6 Ø. lgd., mærkedes et kraftigt stød i skibet, og det viste sig, at H. var blevet påsejlet af tysk trawler mærket »Trawemünde 52«. Ved påsejlingen led H. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra den tyske trawler foreligger ikke.

160. M/Jt. **H. C. Ørsted** af Rudkøbing, 150 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

a) På rejse fra København til Lohals med stykgods.

Grundstødt d. ⁹/₉ 49 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Rudkøbing d. ¹³/₉ 49.

Kl. 22³⁰ pejledes Stevns fyr i misv. VNV., gisset afstand 1,5 sm. Der styredes SSV., og vejret var stille. Kl. 22³⁵ gik føreren under dæk for at se til motoren, idet en fundamentalsbolt var sprængt, og overlod roret til ungmanden, der imidlertid faldt i søvn. Kl. ca. 22⁵⁰ grundstødte skibet ved Stevns klint og blev stående. Den ¹⁰/₉ kl. ca. 10¹⁵ kom H.C.Ø. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Hamburg til Bandholm med kali.

Kollideret d. ³⁰/₁₂ 49 på Elben.

Søforklaring i Hamburg d. ⁷/₁ 50 og i Marstal d. ²⁶/₁ 50.

Kl. ca. 10⁴⁵ passerede H.C.Ø., der havde lods om bord, i diset vejr bøje 7 tæt om stb. Umiddelbart efter løb skibet ind i en tågebanke, og der afgaves tågesignal. Kort tid efter hørtes tågesignal to gange fra et skib forude og derefter en kort tone, og en damper »Empire Celtic« sås 4 str. om bb. nærme sig med stærk fart. H.C.Ø.s ror lagdes hårdt stb. samtidig med, at der afgaves en kort tone med luftfløjten, men i det samme tørnede E.C. med stævnen under en vinkel på 45° mod H.C.Ø.s bb.s side lige agten for masten. Da H.C.Ø. blev stærkt beskadiget og trak meget vand, sattes skibet kl. ca. 11⁰⁰ på grund ved Pagensand på sandbund. D. ³¹/₁₂ kl. 11⁴⁵ kom H.C.Ø. flot ved hjælp af en bugserbåd, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Søforklaring fra E.C. foreligger ikke.

161. M/S **Heemskerck** af Rotterdam, 315 B. R. T. På rejse fra Antwerpen til Middelfart med jerntråd. Grundstødt d. ¹⁹/₆ 49 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₆ 49.

Kl. 13⁰⁰ grundstødte H. i stille vejr med N.-gående strøm ved Aarø Kalv. D. ²⁰/₆ kl. 22⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorhavari.

162. S/S **Hektos**, 2108 B. R. T. Bygget 1903/23 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde den ²¹/₁ 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. ²¹/₁ 50. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²¹/₁ 50.

Kl. ca. 11²⁰ blev en dæksstøtte fra dækslasten, der bestod af træ, hevet op på spil. Støtten svingede ind midtskibs, og for at undgå at blive ramt trådte en havnearbejder tilbage fra spillet. Han trådte forkert, faldt og pådrog sig et åbent sår i hovedet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadede, der var bevistløs, kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

163. Ff. **Hekva** af Esbjerg, 26 B. R.T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. ¹⁰/₁₀ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. ²⁵/₁₀ 49.

Kl. ca. 3⁴⁵, medens H. i klart vejr under en let SØ.-lig brise la opankret på en fiskeplads ca. 60 sm. NØ.¹/₂Ø. for Humberfloden, blev fartøjet påsejlet af et fiskeskib, der senere viste sig at være trawler »Clair de Lione« af Boulogne. Ved kollisionen fik H. stævnen og det opstående beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C.d.L. foreligger ikke.

164. M/Sk. **Helen** af Odense, 196 B. R.T. Bygget 1937/44 af stål.

Kollideret d. ²⁸/₁₁ 49 i Stettin havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. ²⁰/₁₂ 49.

Kl. ca. 17³⁰, da H., der havn lods om bord, under en svag S.-lig vind med let regn og med modgående strøm befandt sig i Neue-kanal, sås forude om stb. et hvidt lys fra et modgående fartøj og om stb. et hvidt lys fra et medgående fartøj. Motoren sattes på halv kraft frem, men kort efter, da udviggen forude varskoede, på fuld kraft bak. Samtidig sås en bugserbåd passere bb.s side, en lægter ret forude og en lægter om stb., og umiddelbart efter tørnede H. mod den forreste lægter. Den agterste lægter lod slæberen gå og passerede om stb. Ingen af lægterne førte lys. og ingen svarede på prajning fra H., der blev lettere beskadiget ved kollisionen.

Anm. Søforklaring fra slæbebådens besætning foreligger ikke.

165. M/GI. **Helios** af Aalborg, 978 B. R. T. Bygget 1909/44 af stål. På rejse fra København til Kolding med majs

Grundstødt d. ¹/₃ 49 ved Sjællands N.-kyst; 2 omkomne.

Søforhør i Aarhus d. ⁴/₃ 49.

Kl. ca. 8⁰⁰ befandt H. sig under en frisk S.-lig kuling med sneykning ud for Klintebjerg. Herfra styredes en Ø.-lig kurs for at søge nødhavn i Hundested. Imidlertid drejede vinden om i Ø. og friskede, og storsejlet blæste i stykker. Kursen ændredes nu til NV. mod Sjællands rev. Vinden drejede efterhånden om til ØNØ. og friskede til styrke 8—9. Kl. ca. 10⁰⁰ sås Gniben i en klaring, men kort tid efter tog skibet grunden. Da søerne skyllede tværs ind over skibet, kravlede hele besætningen — 4 mand — op i masten. H. drejede nu nogle gange rundt om sig selv og kom kort tid efter flot, men begyndte straks at synke. 2 mand entrede ned fra masten, stak stb. anker i bund og satte jollen på vandet, Pludselig krængede H. hårdt over til stb. og sank. De to mand i masten forsvandt, medens de to andre efter at være blevet slynget i vandet kom op i jollen, hvormed de drev bort og kl. ca. 13³⁰ strandede på Sejerø. H. er senere blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Ungmand Knud Mogensen af Fladholte pr. Slagelse og kok Holger Kristensen af Harlev.

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

166. S/S **Helsingborg** af København, 645 B. R. T. Bygget 1912 af stål.

a) På rejse fra København til Malmø med passagerer.

Kollideret d. 8/4 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 28/4 49.

Kl. 7⁴⁵ afgik H. under en NNV.-lig kuling fra Havnegade. Da H. var tværs af Nyhavn, sås M/S »Jutlandia« af København, der havde 2 sorte kugler hejst og førte signalflaget D, under bugsering af 2 slæbebåde nærme sig ud for Kvæsthusbroen i den østlige side af løbet. H. afgav 1 kort tone med dampfløjten og drejede stb., samtidig med at maskinen beordredes langsomt frem. Da H. var tværs af J., beordredes maskinen fuld kraft frem. Kort efter sås den ene af bugserbådene — »Ymer« af København — der slæbte i rider agter, liggende skråt i farvandet med stævnen i den østlige side af løbet. H.s maskine beordredes straks fuld kraft bak; men kort efter tørnede H. med stævnen imod Y.s stb.s side.

Af den af Y.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der om bord i dette skib kort før kollisionen var blevet givet lidt stb.s ror for at få kraft på slæbewiren fra Y.s bb.s låring. Kort efter sås H., og roret blev lagt bb.; men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik Y. lettere ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra København til Malmø med passagerer.

Kollideret d. 14/5 49 i Sundet.

Søforhør i København d. 20/5 49.

Da H. havde passeret molerne ved Kronløbet, sås forude lidt om stb. en medgående bugserbåd, der senere viste sig at være B/B »Pluto« af København, med en lægter fortøjet langs bb.s side og med en lægter på slæb. Der styredes NØ.t.Ø. 1/2Ø., og det blæste en frisk Ø.-lig kuling med klart vejr og let N.-gående strøm. Da H. var tværs af Middelgrunden og befandt sig tæt ved den agterste lægter, blev maskinen beordret langsomt frem. Kort efter, da H. havde passeret latteren i en afstand af 70—80 m. om stb., sås P. dreje til bb., hvorefter der straks blev givet hårdt bb.s ror og maskinen beordredes stoppet. Umiddelbart efter tørnede lægterens bb.s bov mod H.s stb.s side, hvorved H. fik en del ovenbords skade.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 15³⁰ afsejlede fra Københavns Frihavn med lægter F.B.1 fortøjet langs bb.s side og med lægter F.B.12 på slæb. Det blæste en frisk Ø.-lig brise med N.-gående strøm. Farten var ca. 4 knob. Da P. befandt sig lidt N. for Middelgrunden, passerede H. F.B.12 om bb. Kort efter, da H.s forskib befandt sig tværs af F.B.1, mærkedes det, at P. blev suget bb. over. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev lægterens bov beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at P. mistede styringen, muligvis på grund af sugning fra H.

167. Ff. **Henny Krogh** af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. på fiskeri i Nordsøen. Maskinhavari d. 4/12 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Ksbjerg d. 29/12 49.

Kl. ca. 8⁰⁰, da H.K. under stærk NV.-lig storm med overskyet vejr, god sigtbarhed og overordentlig svær sø befandt sig på 54° 10' N. brd., 2° Ø. lgd., sprængtes honserøret, således at der ikke kunne pumpes kølevand til motoren, hvorpå denne stoppodes. Efter at røret var repareret, var det ikke muligt at starte motoren igen, og da starteluften var opbrugt, hejstes nødsignal. Kl. ca. 15⁰⁰ kom ff. »De Aston« af Grimsby på siden af H. K. og tilkaldte på anmodning pr. radio ff. »Jessie Høst« og ff. »Ella«, begge af Esbjerg. Om aftenen satte H.K. drivanker og drev sammen mod »De Aston« for vejret. D. 5/12 kl. ca. 9⁰⁰ under en storm mellem V. og NV. kom de tilkaldte kuttere på siden af H.K., der tik overleveret en reserveluftnasker med tilhørende rør, slanger og forskruninger. Det lykkedes dog ikke at få motoren i gang, og H. K. blev af »De Aston« bugseret til Grimsby, hvortil skibene ankom d. 7/12 kl. ca. 8⁰⁰.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

168. M/Jt. **Hercules** af Randers, 95 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Nykøbing Falster til Aalborg med havre.

Minesprængt d. 29/5 49 i Kattegat; 1 mand omkommet

Søforklaring og søforhør i Aalborir d. 11/6 49. Forlis-anmeldelse dat. Randers d. 7/9 49.

Kl. ca. 19⁴⁵, da H. under en frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig ca. 4 sm. NV. af den røde spidstønde med 1 ballon på 56° 41'0 N. bid., 10°38'0Ø lgd., indtraf en voldsom eksplosion under

agterskibet, hvorefter skibet begyndte at synke. Besætningen — fører, ungmand og en kvindelig kok — samledes på agterdækket, hvor føreren, der var hårdt såret, blev anbragt på redningsflåden. Kort efter krængede H. over og sank, hvorved flåden gled i vandet. Det lykkedes kokken at komme op på flåden, medens ungmanden, da flåden ikke kunne bære ham, forsøgte at få tag i en lossebom. Da redningsflåden hurtigt drev bort fra H., hvis mast ragede op over vandet, mistedes kontakten med ungmanden, der var forsynet med redningskrans. Da der intet senere er set til den pågældende, må han antages at være druknet. Natten mellem d. $31/5$ og $1/6$ drev flåden i land ved Dokkedal ca. 6 sm. S. for Hals. De ombordværende, der var stærkt forkomne, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. Ifølge E. f. S. ligger H. sunket på ca. $56^{\circ}44'5$ N. brd., $10^{\circ}32'1$ Ø. lgd.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes en mineekspllosion.

169. M/S **Herdis** af København, 5189 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Bremen til Hamburg; med stykgods.

Kollideret d. $11/5$ 49 på floden Weser; grundstødt.

Søforklaring i Hamburg d. $18/5$ 49. Søforhør i Odense d. $11/10$ 49.

Kl. 22¹⁹ afgik H., der havde lods om bord, i stille, klart vejr fra Übersee Hafen assisteret af bugserbåd. Kl. 22³² beordredes maskinen langsomt frem for at dreje H. ind i ledefyrinien, samtidig med at der afgaves opmærksomhedssignal. Kort efter sås en tungt lastet tysk lægter — »Elisabeth Helene« — komme frem bag den sydlige ydermole med kurs mod H.s bb.s bov. H.s maskine stoppedes straks og beordredes derefter fuld kraft bak samtidig med, at bugserbåden trak stb. over. E.H. fortsatte imidlertid med at dreje stb. over og tørnede imod H., hvorved lægteren kæntrede og sank. Da H.s maskine ikke kunne bruges uden risiko for lægterens over bord sprungne besætning, drev H. på grund kl. 22³⁹. E.H.s besætning blev optaget af slæbebåden. Kl. 23³⁷ kom H. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Søforklaring fra E.H. foreligger ikke.

170. Lægter **Herman P.** af Aalborg. Bygget af stål. På rejse fra Nørresundby til cementfabriken »Norden« med svovlkis.

Tørnet bropille, sunket d. $22/2$ 49 i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $29/4$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $30/8$ og $31/8$ 49.

Kl. ca. 16³⁰ afsejlede H.P., der blev bugseret af butrserbåd »Frem« af Aalborg, under en frisk S.-lig brise med stærk V.-gående strøm fra svovlsyrefabrikken i Nørresundby. Under passage af jernbanebroen mistede H.P. styret og tørnede med bb.s bov imod en bropille, hvorved H. P. blev læk og bropillen blev beskadiget. Rejsen fortsattes, og lægteren ankom kl. ca. 18⁰⁰ til cementfabrikken »Norden«, hvor der for-tøjede langs kajen. Ca. 2 timer senere fandtes H.P. sunket. Lægteren er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strøm- og vindforholdene.

171. M Gl. **Hildur** af Mariager, 30 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Aalborg til Struer med bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $9/2$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring i Struer d. $11/2$ 49.

Kl. 17⁴⁵ passerede H. under en stiv SØ.-lig kuling den hvide 1-kost ved Nygaards Hage. Kl. 18⁰⁰ blev det snetykt, og vinden friskede. Motoren blev nu sat på langsomt frem, og der loddedes jævnlige $5\frac{1}{2}$ —6 m. vand. Kl. ca. 18²⁰ loddedes 4 m vand, hvorfor motoren blev kastet fuld kraft bak, men skibet tog umiddelbart efter grunden og blev stående. D. $10/2$ kl. ca. 3³⁰ kom H. af grunden ved fremmed hjælp og blev bugseret til Struer. Ved grundstødningen fik skibet roret samt 2 planker i bunden ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

172. Ff. **Hjørring** af Hirtshals, 30 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

Kollideret d. $30/12$ 49 i Skagerrak.

Søforhør i Hjørring d. $27/1$ 50.

Se nr. 78.

173. M/S **Hoffnung** af Hamburg, 286 B. R. T. På rejse fra Odense til Emden med rug.

Grundstødt d. $8/1$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $15/1$ 49.

Kl. 16⁰⁰ passerede H. under en sydvestlig brise med overtrukket vejr og regndis lystønden på $55^{\circ}40'2$ N. brd., $10^{\circ}10'0$ Ø. lgd. Herfra styredes retv 245° . Kl. 17³⁰ var der udløbet 10 sm., hvorefter kursen ændredes til retv. 235° . Kort efter observeredes Tielle-Næs tværs om styrbord. Kl. 17⁴⁵ sås den grønne vinkel af Strib fyr om bb. Kursen ændredes til retv. 225° . Kl. 18¹⁰, da skibet antoges at være 1 sin. N. for Strib fyr, blev kursen ændret til retv. 264° . Umiddelbart efter sås i en afklaring land forude. Maskinen blev kastet fuld kraft bak og roret lagt styrbord, men kl. 18²⁰ tog H. grunden. Det viste sig, at skibet lækkede stærkt, hvorfor der blev beordret langsomt frem på maskinen og styret mod Strib. H. tog kort efter grunden på 3m vand og blev stående. H. er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

174. M/Gl. **Horsia** af Horsens. 119 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rostock til Odense med briketter.

Grundstødt d. $30/11$ 149 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/_{12}$ 49.
 Kl. 22³⁰ tog H. under en stiv SV.-lig vind med regntykning og Ø.-gående strøm grunden i Porrebngten.
 D. $3/_{12}$ kom skibet af grunden ved egen hjælp, efter at ca. 30 tons af ladningen var lægtret.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regndis.

175. Ff. **Horst Wilhelm** af Bremerhafen, 72 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Kiel med fisk.

Grundstødt d. $23/_{11}$ 49 ved Fyens Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. Simmerbølle d. $23/_{11}$ 49.
 Kl. ca. 0¹⁰ grundstødte H.W. i regntykning under en jævn SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm ud for Gamle Spodsbjerg. Kl. 11³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ikke var i orden.

176. M/Sk. **Ida** af Simrishamn, 189 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Göta til Næstved med træmasse.

Grundstødt d. $29/_{12}$ 49 på Karrebæk Fjord.
 Strandingsindberetning dat. $30/_{12}$ 49. Søforklaring og søforhør i Næstved d. $2/_{1}$ 50.
 Kl. ca. 12³⁰ grundstødte I., der havde lods om bord, i let diset vejr ved Chr. Sørensens havn. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 50 tons af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejl i farvandsafmærkningen.

177. M/Jt. **India** af Sønderborg, 26 B. R. T. Bygget 1910 af eg.

a) På rejse fra Kalundborg til Graasten med superfosfat.

Kollideret d. $30/_{1}$ 49 i farvandet S. for Fyn.

Søforklaring og søforhør i Graasten d. $5/_{2}$ 49.

Se nr. 152.

b) På rejse fra Stralsund til Odense med kalisalt.

Forlist d. $14/_{5}$ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. $23/_{5}$ 49. Forlisanmeldelse dat. Sønderborg $26/_{8}$ 49.

Kl. ca. 11⁰⁰ passerede I. under en jævn NØ.-lig brise med rolig sø Dornbusch. Kl. ca. 12⁴⁰ opdagedes, at motorens svinghjul arbejdede i vand. Da motorens lænsepumpe gav vand, sattes øjeblikkelig håndpumpen i gang. Ca. $1\frac{1}{2}$ time senere var vandet trængt op i krumtaphuset, og motoren gik i stå. Der fortsattes for sejl alene. Kl. ca. 15⁰⁰ passerede I. rute 1, men ca. $\frac{1}{2}$ time senere var der trængt så meget vand ind, at I. sejlede tilbage til ruten for at få assistance. Der blev sat nødsignal, og kl. ca. 16⁰⁰ blev besætningen, der bestod af 2 mand, taget om bord i et svensk dampskib. Da det var åbenbart, at skibet ikke kunne holdes flydende, blev det ikke forsøgt at slæbe I. i havn. Der er senere drevet vragskods fra I. i land ved Albuén.

178. Ff. **Inga** af Hobro. 5 B. R. T. Bygget 1919 af eg Dg fyr. På rejse fra Hobro til Skagen.

Grundstødt og forlist d. $21/_{6}$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $22/_{6}$ 49. Søforhør i Nørresundby d. $29/_{6}$ 49.

Kl. ca. 2³⁰, da I. under en frisk NØ.-lig brise vaar ved at gå til ankers ud for Hou by, ca. 300 m. fra land, tog fartøjet grunden med agterenden og blev læk. Båden fyldtes hurtigt med vand og sank. Besætningen, 2 mand, blev taget om bord i et tililende fiskefartøj. I er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene samt ukendskab til de lokale forhold.

179. Motorbåd **Inge** af Fredericia. På fisken i Lillebælt.

Kollideret d. $12/_{8}$ 49 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $28/_{12}$ 49.

Se nr. 57.

180. Ff. **Inge Birthe** af Ø. Hurup, 13 B. K. T. På rejse fra Ø. Hurup til Sæby i ballast.

Grundstødt d. $9/_{1}$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst og forlist.

Strandingsindberetning dat. $10/_{1}$ 49. Søforhør i Hadsund d. $3/_{3}$ 49.

Kl. ca. 20⁰⁰ passerede I B. under en NNØ.-lig kuling med sneykning den hvide 2-kost under ind-sejling i Asaa Rende. Da fartøjet befandt sig lige uden for Asaa havn, tog det grunden, hvorved roret blev slået i stykker. Ankeret blev nu sat, men kunne ikke holde, og I.B. gik i drift mod S. fartøjet, der stadig huggede i bunden, blev efterhånden læk og sank d. $10/_{1}$ kl. 4³⁰ på anden revle ud for Melholt, ca. 300 m fra land. Besætningen — 2 mand — reddede sig op på styrehusets tag, hvorfra de senere blev bjerget af en båd fra land. Fartøjet er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at urundstødningen skyldes sneykning.

181. M/Gl. **Inge Rose** af Sæby, 79 B. R. T. Bygget 1913 af eg.

Påsejlet d. $4/_{2}$ 49 i Frederiksværk stålvalseværks havn.

Indberetning fra statens skibstilsyn dat. $23/_{2}$ 49.

Søforklaring i Frederiksværk d. $19/_{4}$ 49.

Se nr. 44.

182. M/Gl. **Inger** af Marstal, 46 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Kalundborg til Marstal med Gødning.

Grundstødt d. $22/1$ 49 ved Langelands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $3/2$ 49.

Kl. ca. 23^{00} , da I befandt sig i Siø fyrbåkes ledelinie, besluttedes det, da lystønden »Rudkøbing Løb N.« ikke kunne ses, at opankre skibet N. for Middelgrund, hvorfor der styredes Ø.-efter samtidig med, at loddet holdtes gående. Kort efter viste et lodskud 3 m vand; motoren kastedes straks bak, men herunder blev I.s agterende af strømmen ført ind på grunden, hvor skibet blev stående. D. $23/1$ kl. ca. 2^{00} kom I. flot tilsyneladende uden at have taget skade, efter at ca. 20 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lystønden »Rudkøbing Løb N.« var slukket.

183. Ff. **Inger** af Udbyhøj, 5 B. R. T. Bygget 1920.

Kollideret d. $3/8$ 49 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $18/8$ 49.

Se nr. 53.

184. 3m. M/Sk. **Ingrid** af Skagen, 100 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Skagen til København med stykgods.

Grundstødt d. $12/2$ 49 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d. $15/2$ 49.

Kl. ca. 4^{00} havdes fyrskib »Kattegat S« i NV. i ca. 1 sm.s afstand, hvorefter der styredes SØ. $1/2$ S. Vejret var tåget. Farten var godt 5 knob. Kl. ca. 7^{00} loddedes uden at få bund, hvorefter kursen ændredes til SØ.t.S. Fra kl. ca. 7^{00} til ca. 7^{15} loddedes jævnlige 7 fv. vand, hvorefter vanddybden langsomt aftog til 3 fv. Skruen blev nu slået fra, og der styredes en N.-lig kurs til et lodskud viste 6 fv. vand. Kursen blev nu ændret til SØ., og der fortsattes med jævn fart, medens der jævnlig loddedes 6 fv. Et lodskud gav nu ca. $2^{1/2}$ fv.; skruen blev slået fra, og da en vager samtidig sås om stb., bakkedes der fuld kraft. Men inden farten var taget af I., tog skibet — kl. 7^{40} — grunden ud for Domsten havn og blev stående. Kl. ca. 12^{30} kom I. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

185. M/S **Irania** af København, 5684 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Abadan til København med olie.

Kollideret d. $29/1$ 49 i Kattegat.

Søforhør i København d. $31/1$ 49.

Se nr. 112.

186. Ff. **Irmgard Annelise** af Kiel, 50 B. R. T.

Grundstødt d. $19/8$ 49 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $19/8$ 49.

Kl. 16^{20} grundstødte I.A. under en let NV.-lig brise med klart vejr og svag N.-gående strøm ved Sprogø Østrev ca. $1/2$ sm. fra land. Kl. 17^{00} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

187. M/S **Isefjord** af Grenå, 622 B. R. T. Bygget 1935 af stål.

a) På rejse fra Grenå til Hundested med passagerer og automobiler.

Havareret d. $4/8$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Hundested d. $25/8$ 49.

D. $3/8$ 49 kl. 23^{40} afgik I. fra Grenaa. Vinden var vestlig, hård kuling til storm. Efter at have passeret bøje 4 ved Hesselø fik I. vinden tværs om stb. og arbejdede hårdt i søen, hvorfor farten reduceredes. D. $4/8$ kl. ca. 3^{05} tog I. en række svære overhalinger, og herved sprængtes surringerne til 2 lastautomobiler. Der opstod skade på 3 automobiler, 2 motorcykler og et antal cykler.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

b) Havareret d. $26/10$ 49 i Aarhus havn.

Søforklaring i Hundested d. $11/3$ 50.

Kl. 80^{10} , da I. under en SV.-lig storm lå fortøjet i duc d'alber ved Aarhus flydedok, brækkede en af due d'alberne, og samtidig sprængtes fortøjningerne. I. fik mindre havarier på bakken.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

188. S/S **Ivar** af København, 2219 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Hamburg til Rotterdam i ballast.

Minesprængt, sat på grund d. $24/10$ 49 i Nordsøen; 5 omkomne.

Søforklaring i Rotterdam d. $3/11$ 49. Søforhør i København d. $23/11$ 49.

Kl. 13^{45} , da I. under en hård V.-lig kulling lå underdrejet på en SØ.-lig kurs, befandt skibet sig efter radiopejlinger af Busk Mills og Stavanger Consolfyr på $53^{\circ} 46'$ N. brd., $4^{\circ} 49'$ Ø. lgd. Kl. 14^{25} indtraf en voldsom eksplosion, hvorved damprørene i maskinen sprængtes og skibet blev læk. Da maskinrummet var fyldt med damp, og lyset gik ud, var det ikke muligt at stoppe maskinen, der gik fuld kraft frem, og nødstopventilen virkede ikke. I. begyndte straks at få bb.s slagside. Det forsøgtes at sætte stb.s rednings-

båd på vandet, men herunder brækkede daviderne, hvorved båden faldt i søen med 4 mand og kæntrade. Samtidig blev en mand ramt af bådtaljen og slået over bord. De overbordfaldne drev bort og forsvandt. Bb.s redningsbåd blev nu sat i vandet, men inden båden var blevet fuldt bemanded, brækkede beslaget til fanglinen, og båden drev væk med 7 mand om bord og nåede efter 18 timers sejlads land på den hollandske kyst. Da farten var gået af skibet, blev dette opankret for begge ankre, og der udsendtes nød-signaler. Kl. ca. 21⁰⁰ kom et bjergnings-skib til stede, og I. blev taget på slæb og — d.²⁵/₁₀ kl. ca. 12⁰⁰ — sat på grund på den vestlige side af sejløbet Inschot. D. ²⁹/₁₀ kl. ca. 22³⁰ kom I. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. 1. De omkomne var: 2. styrmand Poul Erhardt Lund-Nielsen og 2. maskinmester Ib Helger-Andersen, begge af København, fyrbøder Jens Svarrer Brinch af Aarhus, dæksdreng Frede Juul Lundbøll af Søborg og hovmestermath Erik Sørensen af København.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en magnetisk mine.

189. M/S **Jaco** af København, 1344 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Kolding til Libau med heste.

Beskadiget d.²⁴/₉ 49 i Storebælt.

Søforhør i København d.¹³/₁₀ 49.

Kl. 6¹⁰, da J. befandt sig ca. ¹/₂ sm. N. for Halskov Rev fyrs-kib, indtraf en voldsom eksplosion i vandet i en afstand af ca. 500 m om stb., hvorved J. blev stærkt rystet. En undersøgelse viste, at J. var tæt, men senere opdagedes et brud på en krumtapaksel.

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

190. M/S **Jacobus** af Hamburg, 197 B. R. T. På rejse fra Rostock til Finland i ballast.

Grundstødt d.⁹/₁₀ 49 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₁₀ 49.

Kl. 20⁰⁰ grundstødte J. under en stiv ØSØ.-lig kuling med regn og hård indgående strøm ved Borgsted batteri. D.¹⁴/₁₀ kl. 2³⁰ blev J. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dårlig sigtbarhed.

191. M/Gl. **Jakob Nielsen** af Stubbekøbing, 113 B. R. T. Bygget 1926 af eg. På rejse fra Rostock til Nyborg med briketter.

Grundstødt d. ¹⁰/₃ 49 ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₃ 49. Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.¹⁹/₃ 49.

D. ⁹/₃ kl. 20¹⁵ passerede J.N. under en jævn ØSØ.-lig brise molerne ved Warnemünde, hvorefter der styredes 312°. D. ¹⁰/₃ kl. 0¹⁰ sås et fyr, som senere viste sig at være Hyllekrog fyr, forude 20—25 grader om bb. Samtidig sås søen bryde forude, hvorfor roret straks lagdes hårdt stb. Da skibet havde drejet ca. 90 grader, tog det grunden ca. 1 km. Ø. for Hyllekrog fyr og blev stående. D. ²¹/₃ kom J.N. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at Hyllekrog fyr skjultes af tåge over land.

192. M/S **Jane Lolk** af Sakskøbing, 325 B. R. T. Bygget 1944 af eg, fyr og birk. På rejse fra Tovkussak til Esbjerg med fisk.

Motorhavari, søgt nødhavn, havareret d. ³¹/₁₀ 49 ved Vestmannøerne.

Søforklaring på Vestmannøerne. Søforklaring i Esbjerg d. ¹¹/₃ 50.

På rejsen fra Grøniand havde skibet flere gange motorstop, og det besluttedes at anløbe Vestmannøerne for reparation. Under bugsering ved Vestmannøerne led skibet havari og udlossede derfor ladningen og gik til Revkjavik for reparation.

193. M/S **Japos** af København. 530 B. R. T. Bygget 1921/45 af stål.

a) På rejse fra Malmø til Wismar.

En mand faldet over bord og druknet d. ²⁷/₁ 49.

Søforklaring i Nakskov d. ²²/₂ 49.

Kl. ca. 21⁰⁰, medens J. lå for anker ved indsejlingen til Wismar, savnedes letmatros Carl Emil Langhoff af Allinge. En eftersøgning om bord gav intet resultat. Da den pågældende tidligere på dagen under påvirkning af spiritus havde truet med at springe over bord, må det antages, at han er sprunget over bord og druknet.

b) På rejse fra Dortrecht til Goole i ballast.

Kollideret og sat på grund d.³/₁₁ 49 på Humberfloden.

Søforhør i Struer d. ¹³/₁₂ 49.

Kl. ca. 20⁵⁵, da J. under en frisk SV.-lig brise med hård udgående strøm befandt sig ved »Ansom Buoy« ud for Hull, sås ca. 3 str. om stb. et skib, der senere viste sig at være S/S »Tarso« af Hull, for udgående fra Alexandra Dock. Fra J. afgaves 2 korte toner med luføljen samtidig med, at der drejedes til bb. T. afgav ligeledes 2 korte toner, men syntes dog ikke at ændre kurs, hvorfor J. atter gav 2 korte toner. T. gav nu 1 kort tone og drejede til stb. Da J. var i stærk drejning til bb., gaves igen 2 korte toner, hvilket besvaredes fra T. med 3 korte toner. Umiddelbart efter — kl. 21⁰⁰ tørnede T. med stævnen mod J.s stb.s side ud for 3-lugen og trængte ind i agterlagten, som hurtigt fyldtes med vand. J. sattes på grund.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

194. M/Jt. **Jenny** af Nakskov, 18 B. R. T. Bygget 1873 af eg og lærk. På rejse fra Nakskov til sten-fiskeri i Storebælt.

Grundstødt d. $20/11$ 49 i Nakskov Fjord.

Strandingsindberetning dat. $24/11$ 49.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte J. under en SØ.-lig brise med regndis N. for Romerholm. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regndis og mørke.

195. Ff. **Jens Thimsen** af Esbjerg, 26 B. R. T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. $9/2$ 49 i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $19/2$ 49. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $23/2$ 49.

Kl. ca. O⁵⁶ sås af besætningerne på fiskekutterne »Søndervig« og »Rekna«, begge af Esbjerg, lanterne fra J.T. Det blæste en orkanagtig storm fra VSV. med svær sø. Kl. ca. 1⁰⁰ søgte R. forbindelse med J.T. gennem radiotelefon, men J.T. svarede ikke. Da J.T.s lanterner stadig sås, fortsatte S. og R. ind til Esbjerg. D. $15/2$ drev en del vraggods, der mentes at hidrøre fra J.T., i land ved Blaavand, og da der siden intet er hørt eller set til fartøjet, må det antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: fiskeskipper Poul Henrik Bendixen, bedstemand Albert Andreasen, fisker Ernst Madsen samt kok Knud Oluf Pedersen, alle af Esbjerg.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

196. Ff. **Jette Louise** af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1949.

Brand om bord d. $8/12$ 49 i Skagen.

Søforklaring i Skagen d. $22/12$ 49.

Kl. ca. 11⁰⁰, da J.L. lå i Skagen havn, tændtes ild i kakkelovnen, hvorefter besætningen gik i land. Kl. ca. 11⁴⁵ opdagedes det, at det brændte i skottet bag kakkelovnen, hvorefter branden slukkedes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af kakkelovnen.

197. Ff. **Jette Marie** af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra København til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. $1/12$ 49 ved Bornholms V.-kyst; forlist.

Strandingsindberetning dat. $1/12$ 49. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $2/12$ 49. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $28/8$ 50.

D. $30/11$ kl. 19⁰⁰ passerede J.M. Falsterbokanalens sydmoler. Da Klapperåsen lys- og fløjtetønde var passeret, styredes misv. Ø. $1/2$ S. Farten var $7\frac{1}{2}$, knob. Det blæste en jævn SV.-lig brise. Senere friskede vinden, og vejret blev diset. Sandhammeren fyr passeredes i en gisset afstand af 3—4 sm. D. $1/12$ kl. 4⁰⁰ grundstødte J.M. på Sortehat Rev og blev stående. Besætningen — 4 mand — bragtes i land i redningsstol. J.M. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

198. Ff. **Joan-Ingolf** af Lemvig, 33 B. R. T. Bygget 1898 af eg og fyr. På rejse fra Thyborøn til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $8/9$ 49 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $9/9$ 49. Søforhør i Lemvig d. $19/9$ 49.

Se nr. 83.

199. M/Gl. **Johanne** af Fejø, 43 B. R. T. Hygget 1903 af eg. På rejse fra København til Stubbekøbing med majs.

Grundstødt d. $7/2$ 49 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $16/2$ 49.

Kl. 11⁰⁰ afsejlede J. under en svag SV.-lig brise med klart vejr, og N.-gående strøm fra København, hvorefter der styredes S.-på i Drogden. Noget senere blev det tåge, hvorfor det besluttedes at anløbe Dragør. Under indsejlingen tog J. kl. ca. 14⁰⁰ grunden ved N.-siden af renden til havnen og blev stående. Noget senere kom J. flot ved egen hjælp og gik ind i Dragør havn. En senere undersøgelse viste, at skibet var blevet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

200. M/Gl. **Johanne** af Rudkøbing, 48 B. R. T. Bygget 1929 af eg og bøg.

a) På rejse fra Aalborg til Nørresundby i ballast.

Tørnet kaj og kollideret d. $12/10$ 49 i Nørresundby havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $15/10$ 49.

Kl. ca. 7¹⁵, da J. skulle gå langs kaj i Nørresundby, blev motoren sat på langsom. Da J. nærmede sig kajen med god fart, blev skruebladene drejet til bakstilling, og der lukkedes op for motorens olietilførsel. Farten øgedes lidt, og der blev lukket mere op for olietilførslen. Det opdagedes nu, at motoren havde skiftet omdrejningsretning. Skruebladene blev drejet til fremstilling, men kort efter tørnede J. mod kajen og drev ned mod og kolliderede med M/S »Alva«, hvis fortøjninger sprængtes, så A. drev ned mod et tredje fartøj, M/S »Primo«. Alle 3 fartøjer blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaringer fra A. og P. foreligger ikke.

b) Havareret d. $11/12$ 49 i Københavns frihavn.

Søforklaring i Rudkøbing d. $22/12$ 49.

Kl. ca. 3^{00} , da J. lå for tøjlet langs en lægter ved sydkajen i Københavns frihavn, friskede vinden pludselig op fra NØ. Kl. ca. 7^{00} var vinden frisket til orkan, og J. huggede hårdt mod lægteren, hvorved der opstod nogen ovenbords skade. Kl. ca. 8^{30} blev J. af en slæbebåd slæbt over til østkajen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

201. M/Gl. **Johanne** af Nykøbing F., 52 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Rønne til Haderslev med lervarer og granit.

Grundstødt d. $24/11$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/11$ 49. Søforklaring i Haderslev d. $29/11$ 49.

Kl. ca. 16^{15} , da J. under en stiv ØNØ.-lig kuling med sigtbart vejr befandt sig i sejløbet i Haderslev fjord ud for Ørbyhage formsandselskabs bro, stoppedes motoren, og skibet, hvis dybgang var 8,3 fod, drejedes op i vinden for at ankre op. Under denne manøvre tog J. grunden og blev stående V.t.S. $1/2$ S. for broen, ca. 100 m N. for sejløbet, i ca. 8 fod vand. Efter at ca. 25 tons af ladningen var lægtret, kom J. den $26/11$ kl. ca. 15^{00} flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden fra sejløbet til grunden er bedømt forkert.

202. M/Gl. **Josefa** af Hasle, 116 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Rønne til Borgå.

Strandet d. $19/10$ 49 ved Dagøs V.-kyst.

Søforhør i København d. $11/11$ 49. Forlisanmeldelse dat. København d. $15/2$ 50.

Kl. 4^{00} pejledes Farø i misv. SV.t.S. $1/2$ S. og Gotska Sandøen i N.t.Ø. Det blæste en frisk SØ.-lig brise, og der styredes NØ.t.Ø. $1/2$ Ø., log 38. J., der gik for motor, førte storesejl og klyver. Kl. 8^{00} , da loggen viste 60, var vinden S. Kl. 12^{00} viste loggen 91. Det blæste en frisk SSV.-lig kuling. Kl. 16^{00} viste loggen 19. Kl. 16^{15} under en frisk SV.-lig kuling med regn pejledes Köpu fyr i N. i ca. 10 sm. afstand. Der vendtes og styredes NV. $1/2$ V. Kl. ca. 17^{00} pejledes Köpu fyr i NØ. i en afstand af ca. 8 sm. Umiddelbart efter tørnede J. hårdt en undervandshindring nogle gange. Skruen kobledes fra og kobledes atter til, da J. havde passeret hindringen. Roret lagdes bb., men da skibet ikke lystrede roret, blev motoren sat på fuld kraft frem. Da J. drev ind mod kysten, og forskibet lå dybere i vandet, blev surringerne taget af redningsbåden, ankrene gjort klar, og besætningen forsynet med redningsveste. Der afgaves nødsignal. Kl. ca. 17^{45} , da J. tørnede grunden 5—600 m fra land, blev ankrene stukket i bund. Det blæste en hård SV.-lig kuling. D. $21/11$ og $22/11$ blæste det en hård V.-lig og SV.-lig kuling, og J., der efterhånden fik ca. 30° stb.s slagside, overskyldes af søen. En redningsflåde blev klargjort. Forsøg på at nå ud til J. fra land mislykkedes på grund af det hårde vejr. D. $23/10$ kl. ca. 9^{00} , da vind og sø havde lagt sig noget, kom nogle russiske soldater om bord. Det blev forbudt besætningen at gå i land. D. $24/10$ blæste det en hård SV.-lig storm, og J., hvis slagside var forøget til 35 — 40° , huggede hårdt i grunden. D. $25/10$ forsøgtes det at opnå kontakt med J. fra land, men herunder kæntrade båden, og 5 russiske soldater druknede. D. $26/10$, da søen var rolig, gik besætningen — 3 mand — i redningsbåden og roede i land.

203. M/S **Julius Mortensen** af Fredericia, 186 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stettin til Hadsund med kul.

Grundstødt d. $1/3$ 49 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/3$ 49.

D. $28/2$ kl. 21^{00} passerede J.M. under en frisk VSV.-lig brise Arkonas lystønde om stb. i 1,5 sm.s afstand, log 48. Herfra styredes VNV. D. $1/3$ kl. 0^{30} , da loggen viste 65, ændredes kursen til NV. Kl. 0^{45} drejede vinden om i SV., og det blev diset. Kl. 4^{00} , da loggen viste 85, ændredes kursen til N. Vinden friskede imidlertid nu fra SØ. med snetykning, og kl. 5^{00} , da loggen viste 92, beordredes motoren halv kraft frem og derefter langsomt frem. Kl. 5^{25} tog J.M. grunden ca. 4 km SSV. af Stevns fyr og blev stående. D. $26/3$ kom J.M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning.

204. Ff. **Jutlandia** af Allinge, 9 B. R. T. På rejse fra Allinge til fiskeplads i Østersøen.

Kollideret d. $11/7$ 49 i Allinge havn.

Søforhør i Allinge d. $25/7$ 49.

Kl. ca. 5^{30} afsejlede J. fra Allinge havn. Under manøvrer i havnen satte roret sig fast, og inden dette atter var blevet klart, tørnede fartøjet let mod svensk lystfartøj »Blåöga«, som lå for tøjlet i inderhavnen uden på et andet lystfartøj. Ved påsejlingen blev B. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

205. M/S **Jutlandia** af København, 8457 B. R. T. Bygget 1934 af stål.

a) Brand om bord d. $24/8$ 49 i København.

Politirapport dat. $24/8$ 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $26/8$ 49. Søforhør i København d. $25/8$ 49.

Kl. ca. 9, medens J. lå for tøjlet ved Islands Brygge, var 2 maskinarbejdere beskæftiget i motorrummet med at svejse en plade på skibssiden udfor den agterste hjælpemotor om bb. Ca. 20 minutter efter arbejdets afslutning opdagedes det, at det brændte under maskindørken udfor arbejdsstedet.

Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og ilden blev slukket ved hjælp af skum. Ved branden opstod der skade på den elektriske installation, og motorens tilførselsrør for brændstof var smeltet, hvorved den udstrømmende olie hjalp til med at nære ilden.

Anm. Ministeriet må antage, at brandens opståen skyldes, at gnister fra svejsningen har antændt spilleolie under motoren.

b) På rejse fra København til Gdynia.

Kollideret d. $9/_{11}$ 49 i Østersøen.

Søforhør i København d. $12/_{11}$ 49. Søforhør i Stockholm d. $28/_{11}$ 49.

Kl. 22⁰⁰ havde J. på kurs retv. 85° Sandhammeren fyr tværs om bb., afstand 3,3 sm. Vejret var letskyet med svag V.-lig luftning, rolig sø og måneskin. Kl. ca. 22¹³ sås toplanterne og stb.s sidelanterne af et skib, der senere viste sig at være S/S »Herräng« af Herräng, ca. 2 str. om bb. i en afstand af ca. 100 m. J.s maskiner blev straks beordret fuld kraft bak, og roret blev lagt hårdt stb. Umiddelbart efter tømmede J.s bb.s bov mod H., som straks sank. 4 mand af H.s besætning blev reddet ved hjælp af J.s motorredningsbåd.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 19⁰⁰ befandt sig NØ. for Simrishamn. Kl. 21⁵⁸ havde man Sandhammeren fyr tværs om stb. i en afstand af ca. 4 sm. Noget senere sås 2 toplanter og bb.s sidelanterne af et skib, der senere viste sig at være J., i en afstand af ca. 100 m. Roret blev straks beordret hårdt bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man i H., der havde vigepligten, for sent har set J.s lanterner.

206. Ff. **Jytte** af Grenaa, 11 B. R. T.

Kollideret d. $12/_{9}$ 49 i Grenaa havn.

Søforklaring i Grenaa d. $15/_{9}$ 49.

Se nr. 157.

207. M/Gl. **Jørgen Ring** af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse til Rostock i ballast.

Grundstødt d. $15/_{3}$ 49 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. $16/_{3}$ 49.

Kl. 19³⁰ grundstødte J.R. under en NV.-lig kuling med god sigtbarhed og sydgående strøm SØ. for Raagø fyr.

208. Ff. **Jørna** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

En mand af besætningen trukket overbord og druknet d. $29/_{3}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $1/_{4}$ 49.

Kl. ca. 18⁰⁰, da J. på en fiskeplads ca. 172 sm.SV.t.V. $1/_{4}$ V. af Graadyb barre var ved at løbe vådlinerne ud, hørtes råb fra fartøjets agterende, og bestemand Vigilius Vorming Nielsen af Esbjerg sås forsvinde over lønningen. Skruen blev straks skiftet til bak, og der blev hevet ind på vådlinerne. Den overbordfaldne kom lidt efter til syne 15—20 favne agten for J., men forsvandt et øjeblik efter og kom ikke mere til syne. Et træk med våddet over ulykkesstedet gav intet resultat, og efter 2—3 timers forløb sejlede J. til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har fået det ene ben i en af vådlinernes bugter og er blevet trukket overbord.

209. M/Gl. **Kally** af Stubbekøbing, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg.

a) På rejse fra Aalborg til Aabenraa med Cement.

Grundstødt d. $1/_{10}$ 49 ved Fyens N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. $5/_{10}$ 49.

Kl. ca. 0⁴⁵ passerede K. under en frisk V.-lig brise lys- og klokketønden ud for Vesborg fyr, hvorfra der styredes N. om Æbelø. Da vinden friskede, og der var en del sø, forandredes kursen, efter at der var sejlet ca. 5 sm., mod Storebælt. Der styredes efter lys- og klokketønden N. for Lillegrund. Kl. ca. 2⁴⁵ tog K. grunden ved Fyns Hoved og blev stående. Kl. ca. 20¹⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

b) På rejse fra København til Aalborg med stålsplåner.

Kollideret d. $19/_{11}$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $21/_{11}$ 49.

Se nr. 5.

210. Ff. **Karen** af Thyborøn, 20 B. R. T. Bygget 1933 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Grundstødt d. $23/_{12}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Vestervig d. $23/_{2}$ 50.

Kl. ca. 15³⁰ afsejlede K. fra en fiskeplads ved Lodbjerg. Det blæste en svag SV.-lig brise, og vejret var tåget. Strømmen var NØ.-gående. Ca. 1 time senere sås land forude, hvorfor motoren kastedes fuld kraft bak; men umiddelbart efter grundstødte fartøjet ved hofde nr. 80 og blev stående. K. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

211. S/S **Karen Toft** af København, 2230 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Amsterdam til Gefle med koks.

Havareret d. $\frac{1}{3}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $\frac{20}{7}$ og $\frac{19}{11}$ 49.

D. $\frac{28}{2}$ kl. 19⁵² passerede K.T. under en VNV.-lig kuling Texel F.S. Herfra styredes dev. NV. $\frac{1}{2}$ V. Vinden friskede efterhånden til storm, og kl. 23⁴⁰ drejedes skibet til vinden. D. $\frac{1}{3}$ kl. 6⁰⁰ sprang vinden pludselig om i NV. med orkanagtig styrke og hårde sne- og haglbyger. Maskinen beordredes forceret fuld kraft frem, men alligevel faldt skibet af under bygerne og gik i drift. En del af dækslasten blev efterhånden skyllet over bord. Kl. 8⁰⁰ viste et lodskud $8\frac{3}{4}$ favne vand og kl. 8⁴⁰ $6\frac{3}{4}$ favne. Kl. 8⁵⁵ forsøgtes K.T. opankret for 105 fv. kæde, men skibet drev stadig mod land. Uder en hård byge sprængtes ankerkæden, og anker og kæde mistedes. Kl. 15⁰⁰ ankom en bjergningsdamper, der telegrafisk var blevet rekvireret, og K.T. blev taget på slæb. D. $\frac{2}{3}$ kl. 18⁰⁵, da vinden var flovet og skibets dæk var blevet klaret, fortsatte K.T. rejsen for egen maskine.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

212. M/Gl. **Karla Marie** af Vesterø Havn, 35 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

Havareret d. $\frac{1}{8}$ 49 i Helsingør havn.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d. $\frac{19}{8}$ 49.

Kl. ca. 22³⁰, da K.M. lå fortøjet langs kajen i Helsingør havn, sprængtes motorens startluftbeholder, hvorved en del af beholderen blev slynget op gennem dækket og en del blev slynget ud gennem siden af motorrummet. Besætningen — 2 mand — hvoraf den ene opholdt sig i motorrummet og den anden på dækket, blev lettere såret af træsplinter.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en dårlig udført svejsning af startluftbeholderen.

213. Ff. **Karl Ruth** af Frederikshavn, 22 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Grimsby til fiskeplads i Nordsøen.

Borteblevet d. $\frac{24}{10}$ 49 i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{28}{12}$ 49.

D. $\frac{23}{10}$ kl. ca. 24⁰⁰, da K.R. sammen med ff. »Tenna« af Frederikshavn befandt sig ca. 100 sm. NØ. for Grimsby, blev fartøjerne drejet under for en orkanagtig SV.-lig storm med regndis. D. $\frac{24}{10}$ kl. ca. 4⁰⁰ sprang vinden om i NV. og flovede. Da det blev lyst, kunne K.R. ikke ses, og da der ikke senere er set eller hørt noget til K.R., må fartøjet antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne er: Fiskeskipper Jens Christian Ottesen og fiskerne Carl Henry Madsen og Carl August Eriksen, alle af Frederikshavn, samt dreng Anker Christiansen af Lemvig.

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

214. S/S **Katholm** af Aalborg, 1508 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

1 mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{27}{5}$ 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{27}{5}$ 49.

Kl. ca. 9³⁵, da K. lå i Frihavnen og lossede baller med tvist, skrænsede stroppen om en længe, der var under ophivning, hvorved længen, der bestod af 5 baller, faldt ca. 5 m ned i lasten, hvor en balle ramte en havnearbejder — Julius Henry Ravnkilde af København — i hovedet. Den tilskadekomne, der havde fået kraniebrud, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at stroppen ikke har været ordentlig sanset til.

215. Lystfartøj **Katinka**.

Tørnet mole d. $\frac{9}{10}$ 49 i Skovshoved havn, forlist.

Søforklaring i Københavns amts nordre birk den $\frac{7}{12}$ 49.

Under en jævn ØSØ.-lig brise med krap sø forsøgte K. flere gange at stå ud gennem havneindløbet. Ved det tredje forsøg passerede fartøjet den S.-lige mole, men kort efter gik vinden af sejlene, og K. blev af Strømmen sat ind mod det N.-lige molehoved, hvor fartøjet blev slået i stykker og sank.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

216. Ff. **Kedron** af Skagen, 20 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{10}{1}$ 49 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $\frac{17}{1}$ 49.

Kl. ca. 1⁰⁰, da K. sammen med ff. »Th. Hjælm« af Skagen i stille vejr med rolig sø under fiskeri befandt sig 7—8 sm. NNV. for lystønden ved Grenen, løb K. op til T.H.s bb.s låring for at sætte en mand — fisker Laurits Peter Mortensen — om bord i T.H. Umiddelbart efter at fartøjerne havde tørnet, hørtes råb fra den pågældende, der havde stået i K.s stævn med en korkfender, men nu var faldet over bord. Der blev straks kastet redningskranse ud, men den overbordfaldne forsvandt og kom ikke mere til syne. Efter søgningen af den overbordfaldne fortsattes til kl. ca. 3³⁰, hvorefter den opgaves.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den overbordfaldne er gledet på dækket og derved er faldet over bord.

217. M/S **Kehdingen** af Hamborg, 157 B. R. T. På rejse fra Ringkøbing til Sundby Mors i ballast.

Grundstødt d. $\frac{26}{10}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{11}$ 49.

Kl. ca. 24⁰⁰ grundstødte K. under en hård NV.-lig kuling ca. 2 km Ø. for Hanstholm. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at ankeret mistedes.

218. M/S **Kieldiep** af Hoogezeand, 190 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Rostock til Kolding med brunkulsbriketter.

Grundstødt d. $\frac{3}{11}$ 49 ved Als Ø.-kyst. Søforhør i Kolding d. $\frac{10}{11}$ 49.

Kl. 3¹⁰ havdes Taksensand fyr tværs om bb. på kurs 295°, giss. afst. 1 sm. Vejret var let diset, og det blæste en svag SV.-lig brise. Kl. 3¹⁵ tog K. grunden på Taksensand ca. 500 m fra land og blev stående. D. $\frac{4}{11}$ kl. 10¹⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til land er bedømt forkert.

219. 3m. M/Sk. **Kimta** af København, 230 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Kotka til Thors-havn med træ.

Kæntret d. $\frac{30}{1}$ 49 i Atlanterhavet; 7 omkomne.

Søforklaring i Haugesund d. $\frac{10}{2}$ og $\frac{12}{2}$ 49. Søforhør i Svendborg d. $\frac{2}{6}$ 49. Forlisansmeldelse dat. $\frac{28}{3}$ 49.

D. $\frac{29}{1}$ kl. ca. 10³⁰ afsejlede K. fra Haugesund. Vejret var stille med let dis. I løbet af aftenen friskede vinden fra S. Vinden sprang senere om i V., og vindstyrken øgede til storm med byger af orkanagtig styrke. D. $\frac{31}{1}$ kl. ca. 10 fandtes et skib, der viste sig at være K., drivende med bunden i vejret omgivet af master og andre rundholter ca. 1 sm. NØ. for øen Urter. Der var intet spor af besætningen — 7 mand —, som må antages at være omkommet. Vraget blev slæbt ind til Feøy, hvor det bragtes på ret køl. En undersøgelse viste, at hele dækslasten, der havde været ca. 1,8 m høj, var borte, at alle røstjernene om stb. enten var revet ud af skibssiden eller brækket ved den øverste bolt, at røstjernene om bb. alle var vredet forefter, samt at 2 surringsøjebolte i vaterbordet om bb. og 1 om stb. var revet op.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Jørn Eggert Benzson og styrmand Mads Gudmund Winthereig, begge af København, letmatroserne Knud Nygaard Hensen af Hirtshals og Karl Ove Hansen af Svendborg, ungmændene Ole Thagaard Olesen af Thurø og Peter Sørensen af Marstrup samt kok Anders Peter Andersen af Slaglille.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene, muligvis i forbindelse med den omstændighed, at stabiliteten var blevet forringet ved, at dækslasten under den lange rejse fra Kotka var blevet vandtrukken.

220. Stf. **Kirsten** af Fredericia, 12 B. R. T. Bygget 1867. På rejse fra Samsø til Fredericia med ral.

Grundstødt d. $\frac{4}{5}$ 49 ved Tunø; forlist.

Strandingsindberetning dat. $\frac{10}{5}$ 49. Søforhør i Fredericia d. $\frac{13}{6}$ 49.

Kl. ca. 20³⁰, da K. under en frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig ud for Tunø Røn, tog fartøjet grunden på Tunø østerrev og blev stående. K. er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

221. Ff. **Kirsten** af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1918 af eg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Esbjerg med levende fisk.

Motorhavari, grundstødt d. $\frac{14}{9}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{10}$ 49.

Kl. ca. 23³⁰, da K., der styrede i Sædenstrand ledefyrinlinie, under en frisk SV.-lig brise med V.-gående strøm befandt sig tværs af Tørre Bjælke, standsede motoren pludselig. Ankeret blev straks sat, men fartøjet gik i drift med ankeret og tog kort efter grunden på Tørre Bjælke og blev stående. D. $\frac{15}{9}$ kl. ca. 4⁰⁰ kom K. ved højvande flot ved egen hjælp. Fartøjet, der var læk, blev slæbt ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at brændstofførslen er blevet tilstoppet.

222. Ff. **Kirsten Tambo** af Skagen, 18 B. R. T. Bygget 1948.

Kollideret d. $\frac{11}{2}$ 49 i Skagens Havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{3}{3}$ 49.

Kl. 19⁴⁵, da K.T. med nedsat fart var ved at forhale i Skagen havn, passeredes en større kutter, der var for indgående. Idet K.T. kom klar af kutteren, sås ff. »Svanen« komme sejlene ned mod K.T. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K.T. mod S. midtskibs. S. sank straks.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. med stoppet motor var ved at lægge til kaj, blev S. indhentet af en kutter, der passerede på S.s stb.s side. Da kutteren havde passeret, sås K.T. nærme sig med fuld fart. S. kunne ikke foretage noget for at undgå kollisionen og blev kort efter ramt midtskibs som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at udsigten fra K.T. hindredes af den modgående kutter.

223. Ff. **Kiss Ina** af Skagen, 38 B. R. T. Bygget 1945 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. $\frac{3}{10}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $\frac{13}{10}$ 49.

Kl. 6⁰⁰, da K.I. i klart vejr under en frisk VNV.-lig brise lå til ankers 65 sm. misv. NØ.t.Ø. for Humber, blev fartøjet påsejlet af et skib, der senere viste sig at være fransk trawler D.I. 1540. Ved kollisionen tørnede

trawlerens agterdavid mod K.I.s stævn, som blev beskadiget, og K.I. blev læk. Efter at ca. 7 tons is var kastet over bord for at få lækagen over vander, sejledes til Skagen for reparation.
Anm. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

224. M/B **Kitti** af København, 6 B. R. T. Bygget ca. 1934 af stål. På rejse fra Blands til Askø.

Brand om bord d. $31\frac{1}{8}$ 49 i Smålandsfarvandet.

Søforhør i Maribo d. $8\frac{1}{9}$ og $15\frac{1}{9}$ 49.

Kl. 11⁰⁰ afgang K. fra Blands. Da fartøjet befandt sig ud for Lindholm, skiftedes tændrør, hvorefter det forsøgte at starte motoren. Da startkontakten var i uorden, blev startstrømmen sluttet ved at holde kabelskoene på den strømførende ledning fra akkumulatoren hen til startmotorens pol. Herunder opstod der en kraftig elektrisk gnist mellem ledningen og startmotoren, hvorved der skete en eksplosion i motorrummet. Da der var fare for, at den i tankene opbevarede benzin og olie skulle eksplodere ved den opstående brand, forlod de ombordværende 4 mand fartøjet efter at have lukket for benzin- og olietilførsel og blev optaget af et tililende fiskefartøj. Branden blev senere slukket og K. bugseret til Bandholm.

Anm. Ministeriet må antage, at benzindampe fra motoren er blevet antændt af gnisten fra den strømførende ledning.

225. M/S **Knudshoved** af København, 353 B. R. T. Bygget 1907/48 af stål. På rejse fra Larvik til Næstved med papirmasse.

Søgt nødhavn, kollideret d. $3\frac{1}{12}$ 49 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $7\frac{1}{12}$ 49. Søforhør i København d. $10\frac{1}{12}$ 49.

Kl. 9⁰⁰, da K. under en S.-lig storm med hård N.-gående strøm og regndis befandt sig ca. 1 sm. N. for Læsø Rende fyrskib, besluttedes det, da skibet havde svær stb.s slagside og vejrmedlingen lød på tiltagende vindstyrke, at sejle til Frederikshavn. Kl. 12⁰⁰, da K. forsøgte at gå langs siden af M/S »Sneklokken« af Flekkefjord, der lå fortøjet langs kaj, tørnede skibet med stævnen mod S., der led nogen ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. kl. 11⁴⁰ lå fortøjet ved Paradiskajen, sås K. drive ned mod skibet. Det forsøgte at fendre af; men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

226. M/Gl. **Kolby** af København, 95 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Rostock til Aalborg med briketter.

Grundstødt d. $17\frac{1}{11}$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{11}$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $24\frac{1}{11}$ 49.

Kl. 9⁴⁵ passerede K. bølge 5 i rute 35 c ($56^{\circ}32'7$ N. brd., $10^{\circ}56'9$ Ø. lgd.). Herfra styredes V.t.N. Det blæste en opfriskende SØ.-lig brise, og strømmen var NV.-gående. Da K. var tværs af bølge 4 i rute 35 c ($56^{\circ}33'1$ N. brd., $10^{\circ}50'0$ Ø. lgd.), og det viste sig, at skibet var forsæt lidt N.-efter, ændredes kursen til V. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 10⁵⁰ tog K. grunden ved SØ.-spidsen af Tangen og blev stående. Kl. 13¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

227. Ff. **Kongsmark** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet og sunket d. $28\frac{1}{1}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $4\frac{1}{2}$ og $9\frac{1}{3}$ 49. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $7\frac{1}{2}$ 49. Søforhør i Hamburg d. $5\frac{1}{4}$ 49.

Kl. ca. 5³⁰, da K., der havde ankerlanterner tændt, under en let brise med SV.-gående strøm lå for anker ca. 65 sm. SV.t.V. $\frac{1}{2}$ V. For Graadyb, blev skibet påsejlet af trawler »Rheinland« af Hamburg, der ramte K.s stb.s bov, hvorved der fremkom et stort hul i skibssiden. Da forskibet hurtigt fyldtes med vand, gik besætningen — 4 mand — i jollen og blev kort efter taget op af R. Kl. ca. 7³⁰ sank K.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 5³⁰ under en let V.-lig brise befandt sig på ca. $54^{\circ}55'$ N. brd., $6^{\circ}44'$ Ø. lgd., styrende retv. 338° , sås ret forude i kort afstand et klart lys og straks efter lidt om bb. et fiskefartøjs gaffelsejl. Der blev straks givet hårdt stb.s ror, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Seeamt Hamburg har i en under $5\frac{1}{4}$ 49 afsagt kendelse udtalt, at kollisionen skyldes, at K.s ankerlanterner først sås i sidste øjeblik, og at årsagen hertil ikke er opklaret.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at K.s bedstemand ikke har holdt effektiv udvig, og dels at ankerlanterner lejlighedsvis har været skjult af storsejlet.

228. Ff. **Kosak** af Hundested, 44 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $3\frac{1}{10}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Hundested d. $30\frac{1}{12}$ 49.

Kl. ca. 2⁴⁰, da K., der havde ankerlanterner tændt, under en jævn SV.-lig kuling lå til ankers ca. 65 sm. Ø. for Flamborough Head, sås en trawler, der førte trawlllys, i nærheden. Kort efter tørnede trawleren, der viste sig at være »Emma« B. 2743 af Boulogne, mod K.s stævn. Ved kollisionen blev K.s stb.s lønning og skandæk knust.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

229. S/P **Kronborg** af København, 154 B. R. T. Bygget 1904/11/44 af stål. På rejse fra København til søen i ballast.

Kollideret d. $24/3$ 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $26/3$ 49.

Kl. 6^{30} , da K., hvis motor gik fuld kraft frem, under en svag SV.-lig brise befandt sig ud for Lystbådehavnen ved Langelinie med kurs mod Kronløbet, sås om stb. et skib, der antoges at ligge fortøjet ved bølge 3, med stævnen mod V. Da afstanden til det andet skib, der viste sig at være S/S »Korsum Shevtshenkovsky« af Tallinn, var ca. 300 m, sås dette skib gå langsomt frem. Kort efter, da afstanden mellem skibene var ca. 200 m, blev K.s ror lagt lidt bb., samtidig med, at der blev afgivet opmærksomhedssignal med sirenen. Da K.S. fortsatte fremover med større fart, forceredes motoren, men umiddelbart efter tørnede K.S. med stævnen mod K.s stb.s side foran for broen. Ved kollisionen fik K. en lækage i stb.s side over vandlinien ved forreste maskinrumsskod.

Anm. Søforklaring fra K.S. foreligger ikke.

230. M/GI. **Kohler** af København, 53 B. R. T. Bygget 1847 af fyr. På rejse fra Stralsund til Fredericia med salt.

Grundstødt d. $15/12$ 49 ved Omøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/12$ 49. Søforklaring og søforhør i Næstved d. $5/1$ 50.

Kl. 15^{30} passerede K., der gik for motor og sejl, under en let SV.-lig brise med diset vejr og V.-gående strøm den hvide 3-kost ved Venegrund. Nogen tid efter blev sigtbarheden ringere. Kl. 18^{15} bjergedes sejlene for at mindske farten, men umiddelbart efter tog skibet grunden ud for Omø skovbanke, og blev stående. Kl. 20^{30} kom K. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev K. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr og strøm.

231. M/S **Leise Mærsk** af København, 5170 B. R. T. Bygget 1945 af stål. Havareret d. $1/11$ 49 i Cebu havn.

Søforklaring i Yokohama d. $16/11$ 49.

Kl. 16^{00} , medens L.M. lå fortøjet ved en pælebro ved Cebu, modtoges meddelelse om, at en taifun nærmede sig, og skibet fortøjedes med ekstra svære trosser og wirer for og agter. Kl. 21^{30} , da det blæste en ØNØ.-lig orkan med stærk strøm tværs på broen, og vandstanden var ca. $1\frac{1}{2}$ m over det normale, sprængtes alle de forreste fortøjninger. Begge ankre blev stukket ud med 40—50 fv. kæde, men L.M. svajede rundt for strøm og vind og tørnede imod norsk M/S »Talleyrand«, som lå fortøjet langs en tværkaj, hvorved der opstod skade på begge skibe. D. $2/11$ kl. 8^{30} , da vinden var løjet af, haledes L.M. tilbage til liggepladsen ved pier nr. 1 og fortøjedes.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

232. M/S **Lemnos** af København, 1768 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Antwerpen til Casablanca med stykgods.

En mand faldet over bord og druknet d. $22/5$ 49 i Den engelske Kanal.

Søforhør i København d. $11/6$ 49.

Kl. ca. 7^{33} gik koksmath Leif Wellejus agterud i stb.s side over dækslasten, der bestod af tomme vintønder, for at tømme en affaldspøs. Da den pågældende kl. ca. 7^{55} ikke var kommet tilbage til kabyssen blev 3 drenge sendt ud for at lede efter ham. Da koksmathen ikke kunne findes, blev L. kl. ca. 8^{10} lagt, på modsat kurs, og en eftersøgning påbegyndtes. Kl. 11^{46} opgaves eftersøgningen, uden at den overbord-faldne var fundet.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

233. M/S **Libra** af Middelfart, 93 B. R. T. Bygget 1934 af jern. På rejse fra Stralsund til Skive med kaligødning.

Grundstødt d. $7/3$ 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Skive d. $13/3$ 49.

Kl. 9^{30} , da L. under en SØ.-lig brise befandt sig i isfyldt farvand ud for Barhøft, stoppede isstykker kølevandstilgangen. Motoren blev stoppet, og kort efter drev L. på grund. Maskinen kunne på grund af havari ikke startes igen. Skibet kom senere af grunden ved fremmed hjælp og blev bugseret til København.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

234. S/S **Lilian Dan** af Esbjerg, 1366 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Veitsiluoto til Top-pila med cellulose.

Grundstødt d. $27/5$ 49 i Den botniske Bugt.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $16/6$ 49.

Kl. ca. 16^{00} , da L.D., der havde lods om bord, i stille vejr med maskinen gående halv kraft frem befandt sig ud for øen Ajos i mærket Murhaniemi, blev roret lagt hårdt bb. for at komme ind i mærket Kontio-Peurankallio. Kl. 16^{05} , medens L.D. endnu var i drej, tog skibet grunden med stb.s side og blev stående. D. $28/5$ kom L. D. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik skibet en mindre læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke var på plads.

235. M/Tjk. **Lisa af Hamburg**, 110 B. R. T. På rejse fra Fur til Antwerpen med moler.

Grundstødt d. $17/8$ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $18/8$ 49.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte L. i klart vejr under en NV.-lig brise ved V.-siden af Egholm. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mangelfuld afmærkning.

236. S/S **Lodsen** af København, 48 B. R. T. Bygget 1896 af stål.

Kollideret d. $\frac{8}{3}$ 49 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{7}{3}$ 49.

Se nr. 1 b.

237. M/S **Louisiana** af København, 6654 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

a) På rejse fra Odense til Philadelphia i ballast.

Maskinhavari d. $\frac{9}{2}$ 49 i Nordsøen.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $\frac{21}{2}$ 49.

Kl. 13⁰⁰, da L. under en SØ.-lig storm med svær sø befandt sig ved Helgoland, havarerede stb.s maskines trykleje.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

b) På rejse fra Aarhus til Aalborg med foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{29}{9}$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{7}$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{4}{8}$ 49.

Kl. 6¹⁰, da L., der havde lods om bord, under en jævn VSV.-lig brise befandt sig i Egense fyrbåker ledelinie, blev bb.s motor, der gik fuld kraft frem, stoppet på grund af et havari på en brændstofventil. Stb.s motor, der gik fuld kraft frem, beordredes straks fuld kraft bak. Under manøvrerne for at få L. ud i dybere vand blev bb.s anker stukket i bund med 15 favne kæde ca. 200 m fra anduvningsklokkeenden. L. svajede imidlertid op for strømmen, som var udgående, og tog grunden med bb.s låring og blev stående. D. $\frac{1}{8}$ kl. 22³⁰ kom L. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var bleven lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

238. Ff. **Lykkens Preve** af Korsør, 4 B. R.T. Bygget 1910 af eg. På fiskeri i Kalundborg Fjord.

Strandet d. $\frac{19}{1}$ 49 ved Sjællands V.-kyst; forlist.

Søforhør i Kalundborg d. $\frac{21}{1}$ 49.

Kl. ca. 17⁰⁰, da L.P. under en hård SV.-lig vind befandt sig ud for Tjørnemarksgård på Røsnæs, fiskede bundrebet under indhivning af garnet skruen, hvorved motoren gik i stå. Der blev afgivet nød-signal, og ankret blev stukket i bund. Ankret kunne imidlertid ikke holde, og L.P. drev mod land og tog kort efter grunden ca. 5 m fra strandkanten. L.P. er senere blevet vrug.

Anm. Årsagen til strandingen fremgår af det ovenfor anførte.

239. S/S **Lysaker IV** af Oslo, 1551 B. R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Blyth til Odense med kul.

Grundstødt d. $\frac{25}{7}$ 49 ved Fyens N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Odense, d. $\frac{30}{7}$ 49.

Kl. 10²⁵ passeredes rutebøjen på 55°43'1 N. brd. 10°47'1 Ø. lgd. Derfra styredes retv. 282° mod rutebøjen på 56°43'4 N. brd. 10°44'6 Ø. lgd. Umiddelbart efter, at L. havde passeret en bøje, der antoges for at være sidstnævnte rutebøje, tog skibet grunden ved Falske Bolsax og blev stående. D. $\frac{27}{7}$ kom L., efter at en del af ladningen var lægtret, flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

240. Ff. **Maagen** af Esbjerg, 43 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

En mand skyllet over bord og druknet d. $\frac{9}{2}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{5}{3}$ 49.

Kl. ca. 23⁰⁰, da M. under en orkanagtig storm med svær sø med motoren i gang lå opankret ca. 75 sm. V. $\frac{1}{2}$ N. for Graadyb barre, besluttedes det at hale storskodet tot. Da fisker Jørgen Madsen Schmidt af Esbjerg, der havde opholdt sig i lukafet, kom ud på dækket, blev M. kastet over på siden af en voldsom sø, der knuste skylighterne, hvorved der trængte vand ned i lukafet, lasten og maskinrummet, så motoren stoppede, og lyset gik ud. Samtidig faldt skydedøren til lukafet i og blokeredes af nedfaldne skaffegrej, således at den øvrige del af besætningen, der opholdt sig i lukafet, ikke straks kunne komme på dækket. Da besætningen kort efter kom på dækket, var den pagældende forsvundet. Det forsøgtes at få motoren i gang og kappe ankeret, da slipkrogen på ankertrassen var bøjet, D. $\frac{10}{2}$ kl. ca. 1⁰⁰, da M. var lænset for vand, og motoren var startet, lykkedes det at kappe ankergrejerne. hvorefter fartøjet drev for vejret indtil kl. 7⁰⁰, da vinden var flovet så meget, at kursen kunne sættes mod Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er blevet skyllet over bord.

241. M/S **Magda** af Aalborg, 67 B. R.T. Bygget 1877/89/1935 af jern og stål. På rejse fra Aalborg til Fur med cement og foderstoffer.

Grundstøde M. Under en NV.-lig brise med regndis ved Draget på løbets d. $\frac{2}{6}$ 49.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{5}$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{2}{6}$ 49.

Kl. 13⁰⁰ grundstødte M. underen NV.-lig brise med regndis ved Draget på løbets nordlige side. D. $\frac{27}{5}$ kl. ca. 18³⁰ kom skibet flot ved hjælp af to bugserbåde, efter at en del af ladningen var bleven lægtret. Ved grundstødningen blev M. læk.

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

242. M/S **Malacca** af København, 8414 B. R.T. Bygget 1945 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $12/4$ 49 i Københavns havn.

Politirapport dat. $12/4$ 49.

Kl. ca. 16^{00} , da M. lå i frihavnen, blev en matros, der var beskæftiget med at anbringe en lampe på skottet ved forkant af 4-lugen, ramt i hovedet af en skærstok, der var ved at blive anbragt i lugen. Den tilskadekomme, der fik et sår i tindingen, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

243. M/S **Malaya** af København, 8437 B. R.T. Bygget 1947 af stål. Brand om bord d. $28/5$ og $29/5$ 49 i Gøteborg.

Søforhør i København d. $31/5$ 49.

D. $28/5$ kl. ca. 18^{00} bemærkedes det, at der slog røg op fra bb.s side af lastrum nr. 2, hvor der var stuvet huder samt kopra og poonac i sække. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og lufrør og lugen tildækkedes. Kl. ca. 18^{30} påbegyndtes skiftning af huderne fra bb.s side. Efter fjernelse af huderne, viste det sig, at sækkene med poonac var stærkt forbrændte og forkullede. Gløder, der fandtes i underliggende lag, slukkedes med vand. D. $29/5$ kl. 2^{30} , da de forbrændte sække var fjernet, indstilledes slukningsarbejdet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

244. M/Jt. **Mane** af Lohals, 40 B. R.T. Bygget 1872/1902 af eg. På rejse fra København til Bandholm med Palmekager.

Grundstødt d. $10/2$ 49 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. $16/2$ 49.

Kl. 1^{00} , da M. lå opankret i Ulvsund i ca. 5 m vand, blæste det op til en SV.-lig storm. Da ankeret ikke kunne holde, blev også det andet anker sat, men skibet vedblev at drive mod land og tog grunden på ca. 3 m vand. Kl. ca. 14^{00} kom M. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

245. M/S **Marchen Mærsk** af København, 6580 B. R.T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Manila til Bais i ballast.

Grundstødt d. $23/6$ 49 ved Golo Island, Philippinerne.

Søforklaring i Manila d. $29/6$ 49.

D. $22/6$ kl. 22^{25} passerede M.M. Fortuna Island i 1 sm. afstand, log 38. Der styredes retv. 186° , og det blæste en let S.-lig brise. Vejret var sigtbart. Kl. 24^{00} , da loggen viste 61, pejledes Golo's høje bjerg i retv. 268° , og kysten af Mindoro sås forude. Kursen ændredes til retv. 200° . Det røde fyr på Tanawan Point sås ikke. D. $23/6$ kl. 0^{04} ændredes kursen til retv. 210° og kl. 0^{05} til retv. 220° . Umiddelbart efter kom fyret på Tanawan Point til syne, og samtidig mærkedes en kraftig rystelse i skibet, der drejede stb. over og mistede styringen. Roret beordredes hårdt bb., og motorerne stop. Straks efter mærkedes endnu en voldsom rystelse, hvorefter M.M. blev stående. D. $25/6$ kl. 7^{45} kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

246. S/S **Marga** af Drammen, 1583 B. R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Gdynia til Liverpool med træ.

Grundstødt d. $2/8$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Aarhus d. $31/8$ 49.

D. $1/8$ kl. 21^{35} passeredes lys- og fløjtetønden på $56^\circ 37' 5''$ N. brd. $12^\circ 15' 0''$ Ø. lgd. ca. $1/2$ sm. om stb. Derefter styredes retv. 313° . Vinden var VSV.-lig, stiv kuling, og vejret var overskyet med byger. D. $2/8$ kl. ca. 1^{23} grundstødte M. S. for Anholt Østerrev. Kl. 1^{34} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af bøjerner i ruteafmærkningen.

247. M/GI. **Margit** af Neksø, 91 B. R.T. Bygget 1920 af eg og bøg.

a) På rejse fra Neksø til Stralsund med fisk.

Grundstødt d. $15/2$ 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Neksø d. $18/2$ 49.

Kl. ca. 10^{00} , da M. under en let VSV.-lig brise med tåge befandt sig ca. 4 sm. SV.t.V. for Greifswalder Oie fyr, tønnede skibet en undervandshindring. Ca. 2 timer senere kom M. flot ved egen hjælp. En senere undersøgelse viste, at 3 planker i stb.s side midtskibs var beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes tåge.

b) På rejse fra Stralsund til Grenaa med Kali.

Sprunget læk d. $24/7$ og $25/7$ 49 i Storebælt og Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $27/7$ 49.

D. $24/7$ om aftenen, da M. befandt sig i Omø Sund, friskede vinden fra NV. til styrke 6, og under resten af rejsen, til M. d. $25/7$ kl. 14^{00} ankom til Grenaa, arbejdede skibet hårdt i søen. Ved udlosningen i Grenaa fandtes vand i lasten.

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

248. Ff. **Margit** af Ebeltoft, 20 B. R.T. Bygget 1937. På rejse fra Lemvig til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $16/9$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $16/9$ 49.

Kl. ca. 3⁴⁵, da M. i stille vejr med regndis befandt sig ca. 11 sm. NV. for Thyborøn, kolliderede M. med et fartøj, der ikke tidligere var observeret, og som senere viste sig at være ff. »Yrsa« af Hjerting. Ved kollisionen fik M. stævnen lettere beskadiget.

Af den af Y.s besætning afgivne forklaring fremgår, at motoren kl. ca. 3⁰⁰ stoppedes for reparation, hvorefter der skiftedes om fra toplanterne og sidelys til ankerlanterne, uden at det sås, om ankerlanteren brændte. Besætningen — 2 mand — gik derefter under dæk. Ca. 1/2 time senere blev Y. på sejlet som ovenfor anført. Ved påsejlingen blev Y. læk og sank i løbet af 4 minutter på 20 m vand. Besætningen reddede sig om bord i M.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at Y.s ankerlanterne ikke brændte, og at der ikke holdtes ankervagt om bord i Y.

249. Ff. **Marianne Mortensen** af Esbjerg, 39 B. R.T. Bygget 1944. På fiskeri i Nordsøen.

Forlist i begyndelsen af april 1949 i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. 23/5 49. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 15/6 49.

D. V, 49 afsejlede M.M. fra Esbjerg. Nogle dage senere, da M.M. under storm lå underdrejet for drivanker ca. 130 sm. V. 1/2 S. af Grådyb, var fartøjet i radiotelefonisk forbindelse med et andet fiskefartøj. Da der senere er drevet vragsstykker i land fra M.M., må det antages, at fartøjet er forlist.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at forliset skyldes en minesprængning.

250. M/Jt. **Marie** af Kerteminde, 11 B. R.T. Bygget 1932 af eg. På rejse fra Kerteminde til Taars i ballast.

Grundstødt d. 24/10 49 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 25/10 49.

Kl. 11³⁰ strandede M. under SSV.-lig storm med S.-gående strøm V. for Tårs havn. D. 25/10 kl. 10²⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ankerkæden brækkede.

251. M/S **Marie Boye** af Marstal, 285 B. R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Ivigtut til Esbjerg med saltet fisk.

a) Tørnet isflage d. 20/8 49 ved Grønlands V.-kyst; søgt nødhavn.

Søforklaring i Esbjerg d. 21/9 49.

Kl. 6⁰⁰ lettede M.B. fra en ankerplads i Ekaluk fjorden. Vejret var stille. Kl. 9³⁰, da skibet befandt sig i tæt is, mærkedes et stød i agterskibet, og skruen blev straks koblet fra. En undersøgelse viste, at det ene skrueblad var bøjet. For langsom maskine sejlede tilbage til Ivigtut for reparation.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) Motorhavari d. 6/9 49 i Nordsøen; søgt nødhavn
Søforklaring i Esbjerg d. 21/9 49.

Kl. 13¹⁵, da M.B. befandt sig ud for Moray Firth, opdagedes det, at stævnørøret varmede, og at skrueakslen havde kastet sig ca. 1,5 mm. Efter at stævnørøret var blevet afkølet med vand, sattes kursen mod Aberdeen, med motoren gående halv kraft frem. D. 7/9 kl. 0¹⁰, da M.B. befandt sig ud for Aberdeen. satte skruen sig fast, hvorfor skibet blev opankret. M.B. blev senere slæbt i havn.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes beskadigelse af skruen tidligere på rejsen.

252. S/S **Marie Skou** af København, 5906 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Saigon til Hai-phong.

Mistet skruen d. 13/10 49 i Det kinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. 18/11 og 22/11 49.

Kl. ca. 15²⁰, da M.S. befandt sig på ca. 16°22' N. brd. 108°44' Ø. lgd., mærkedes et stød i maskinen, der derefter løb løbsk. Maskinen stoppedes straks, og en undersøgelse viste, at skruen var gået tabt, Det blæste en svag SØ.-lig brise. Da skibet drev mod land, udsendtes S.O.S., og der tilkaldtes bjærgningsfartøj fra Tourane. Kl. ca. 23³⁰ blev M.S. taget på slæb af et fransk marinefartøj og bugseret til Tourane Bay.

Anm. Ministeriet må antage, at skruen har tørnet en flydende genstand.

253. M/Sk. **Mars** af Aalborg, 227 B.R.T. Bygget 1915 af stål.

a) På rejse fra Fåborg til Stettin i ballast.

Grundstødt d. 30/1 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 11/2 49.

D. 29/1 kl. 16²⁰ passerede M. i tåge under en ler V.-lig brise Gedser Key fyrskib, hvorfra kursen sattes mod lystønden på 54°43'4 N. brd. 12°40'8 Ø. lgd. Herfra styredes mod lystønden på 54°45'7 N. brd. 13°33'9 Ø. lgd. D. 30/1 kl. 3⁰⁰ var vinden frisket så meget, at skibet blev drejet under på kurs SV.t.S. Kl. 4¹⁵ loddedes 16 m vand. Kl. 4²⁰ tog M. grunden ved Rugen og blev stående. Kl. 4⁵⁰ kom skibet flot ved egen hjælp. M. søgte ind til Sassnitz.

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

b) På rejse fra Nykøbing M. til Stralsund i ballast.

Rørt grunden d. 15/6 49 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 23/6 49.

Kl. ca. 4³⁰, da M., der gik for motor og sejl, under en NV.-lig kuling befandt sig ca. 200 m V. for den røde 1-kost ved Knudshoved på Fur, svigtede koblingen. Sejlene bjergedes, og motoren kastedes bak;

men umiddelbart efter rørte kølen og skruen grunden på en strækning af ca. 10 favne. Da roret blev beskadiget ved grundstødningen, ankredes kort efter i ca. 7 m vand for 2 ankre ud for bådehavnen på V.-siden af Fur. D. $16/6$ kl. 8^{00} blev M. taget på slæb af et bjergningsfartøj og bugseret til Aalborg. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at koblingen svigtede.

254. M/S **Marsk Stig** af Grenaa, 1107 B. R.T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Grenå til Hundested.

Tørnet kaj, kollideret d. $5/10$ 49 i Grenaa.

Søforhør i Hundested d. $12/10$ 49.

Kl. 13^{23} afsejlede M.S. under en VNV.-lig storm med byger fra Grenå. Umiddelbart efter afsejlingen kom en byge af orkanagtig styrke. Det forsøgtes herunder forgæves ved hjælp af bovrøret at dreje stævnen N.-over. Under de efterfølgende forsøg på ved manøvrer med skruerne at dreje skibet, mistede M.S. farten og drev ned mod kajen, som tørnedes med stævnen, hvorefter M.S. faldt langs siden af S/S »Kattegat« og gled langs dette skib ud i havnebassinet, hvorefter rejsen fortsattes. Ved Påsejlingen blev begge skibe lettere beskadiget.

Anm. 1. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

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

255. Ff. **Martha** af Frederikshavn, 28 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra en fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Tørnet undervandshindring d. $16/12$ 49 i Kattegat, grundstødt d. $17/12$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $28/12$ 49.

Kl. 18^{00} afsejlede M. under en frisk SV.-lig brise med regndis fra en fiskeplads 5 sm. SØ.t.Ø. for Stensøre. Der styredes NV. Kl. ca. 20^{00} mærkedes et stød i skruen, hvorefter motorens omdrejningshastighed forøgedes. En undersøgelse viste, at det ene skruerblad manglede. Sejlene sattes, hvorefter rejsen fortsattes. Vinden drejede efterhånden om i SSV. og friskede til hård kuling, hvorfor kursen forandredes til VNV. D. $17/1$ kl. ca. 3^{00} sås et lys, der viste 2-blink, og som antoges for at være lys- og fløjetønden på $56^{\circ}58'0$ N. brd., $10^{\circ}52'3$ Ø. lgd., og kursen ændredes til NV. Kl. ca. 3^{30} tog M. grunden ud for Geraa og blev stående. M. blev senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en forveksling af fyrene.

256. S/S **Martin Carl** af København, 2499 B. R.T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Tyne til New York i ballast.

Maskinhavari d. $20/10$ 49 i Den engelske Kanal; søgt nødhavn.

Rapport fra Ministry of Transport dat. $22/10$ 49.

Kl. 21^{30} , da M.C. under en stærk SV.-lig storm med høj og brydende sø befandt sig i Kanalen, opdagedes det, at agterste maskinsøjle var revnet i svejsningen mellem denne og maskinfundamentet.. Det besluttedes at søge ind til Southampton for reparation af skaden.

257. M/S **Marva** af Amsterdam, 307 B. R. T. På rejse fra Nørresundby til Odense med Oliekager.

Grundstødt d. $16/3$ på Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $17/3$ 49.

Kl. 20^{15} grundstødte M. ca. 1000 m Ø. for Hals havn. M. kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en metalgenstand faldt ned i rorledningen, hvorved M. mistede styret.

258. Ff. **Mary** af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1923 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

Kollideret og forlist d. $30/12$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. $12/1$ 50. Forlisanmeldelse dat. Skagen d. $2/1$ 50.

Se nr. 118.

259. M/GI. **Mary Ann** af Tuborg Havn, 99 B. R.T. Bygget 1925/42/46 af stål. På rejse fra København mod Aarhus med copra.

Grundstødt den $1/3$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/3$ 49. Søforklaring og søforhør i Ebeltoft d. $15/3$ 49.

Kl. ca. 3^{30} , da M.A. under en hård SØ.-lig kuling med sneykning lå opankret i 9 m vand for 60 fv. kæde med motoren gående frem, knækkede ankerkæden, og skibet gik i drift. Kl. ca. 3^{45} loddedes 7 m vand, og da M.A. antoges at befinde sig SV. for Hjelm, blev skibet lagt på kursen VSV. og motoren sat på ganske langsomt frem, samtidig med, at loddet holdtes gående. Kl. ca. 4^{20} tog M.A. grunden ved Hasenøre og blev stående. Kl. 10^{30} forlod besætningen skibet ved hjælp af båd fra land. D. $15/3$ blev M.A. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev skibet stærkt beskadiget i bunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

260. M/S **Mary Jensen** af Nørresundby, 595 B.R.T. Bygget 1949 af stål.

a) Tørnet kaj d. $29/9$ 49 i Thorshavn.

Søforhør i København d. $9/2$ 50.

Kl. 15^{45} skulle M.J. forhale fra havnen til reden. Det blæste en frisk VNV.-lig kuling. Motoren beordredes fuld kraft frem; men da det viste sig, at skibet gled agterover langs kajen, blev ordren gentaget

2 gange. Da M. J. vedblev at gå agterover, blev motoren beordret stop. Ca. 2 minutter senere blev motoren påny beordret fuld kraft frem og umiddelbart efter, da M.J. atter gik agterover, beordret stop. Kort efter tørnede skibet med agterstævnen mod kajen, der blev noget beskadiget. Ved påsejlingen fik M.J. buler i agterstævnen og bb.s side. En undersøgelse viste, at den vagthavende maskinmester havde ladet motoren gå bak i stedet for frem.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Garston til Teignmouth i ballast.

Kollideret d. $20/_{11}$ 49 i Teignmouth havn.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $26/_{11}$ 49. Søforhør i København d. $9/_{2}$ 50.

Kl. 15^{30} , da M.J., der havde lods om bord, under en frisk S.-lig brise med hård indgående strøm befandt sig ved indsejlingen til havnen, blev roret lagt hårdt stb., og motoren beordret langsomt frem. Umiddelbart efter blev motoren stoppet og roret lagt hårdt bb. Da strøm og vind førte M.J. mod stb.s side af sejlløbet, hvor nogle motorbåde lå forankret, blev motoren atter beordret langsomt frem og derefter, da M.J. ikke lystrede roret, fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede skibet sammen med 2 motorbåde, der led nogen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene samt strømsætning.

261. S/S **Mary Ston** af Tuborg havn, 666 B. R.T. Bygget 1911 af stål.

a) På rejse fra Goole til Nykøbing F.

Grundstødt d. $15/_{8}$ 49 i Guldborgsund.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. $15/_{8}$ og $6/_{9}$ 49.

Kl. 11^{35} , da M.S., der havde lods om bord, befandt sig i Guldborgsund ud for Pandebjerg, sås forude en bøjerække tværs over sejlløbet, og fra en motorbåd varskoedes, at sejlløbet var spærret på grund af udlægning af kabel. Maskinen stoppedes straks og beordredes derefter fuld kraft bak samtidig med, at bb.s anker blev stukket i bund. Herved svingede M.S. rundt og tog grunden med agterskibet og blev stående. Skibet kom kort efter flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Goole til Haderslev med koks.

Mistet dækslast d. $18/_{12}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Haderslev d. $21/_{12}$ 49.

D. $17/_{12}$ kl. ca. 17^{50} drejedes M.S. under med nedsat fart for en stærk NV.-lig storm med svær sø. D. $18/_{12}$ kl. 8^{00} var vinden gået om i VNV. og var aftaget i styrke, og det viste sig da, at en del af dækslasten på agterdækket var slået over bord.

262. Ff. **Mascot** af Neksø, 13 B.R.T.

Kollideret d. $21/_{3}$ 49 i Neksø havn.

Søforklaring i Neksø d. $25/_{3}$ 49.

Se nr. 63.

263. M/S **Mathilte** af Lemvig, 156 B.R.T. Bygget 1877 af jern.

a) På rejse fra København til Skive med stykgods.

Kollideret d. $9/_{2}$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring i Skive d. $10/_{2}$ 49.

Kl. ca. 5^{00} da »Mathilte« i klart vejr med SV.-lig brise styrede i fyrinien mod Hals, sås forude ved Hals bro bb.s lanterne af et skib, der senere viste sig at være ff. »Musse« af Hals. »Mathilte« holdt lidt til stb. Kort efter blev motoren sat på langsomt frem. Da fiskefartøjet tilsyneladende bakkede, blev der afgivet 2 korte toner med luftfløjten samtidig med, at roret blev lagt hårdt bb. Umiddelbart efter blev motoren sat på fuld kraft bak, men kl. 5^{15} ramte »Mathilte« med stb.s bov fiskefartøjets stævn.

Af den af »Musse«s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj for langsom fart sejlede ud fra Hals havn, sås begge »Mathilte«s sidelanterner i SØ.-lig retning. Under forsøg på at bakke ind i havnen igen kom »Musse« for tæt på den vestre mole, hvorpå motoren stoppedes. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at »Musse« sejlede ud af havnen for boven af »Mathilte«.

b) På rejse fra Lemvig til København med stykgods.

Motorhavari d. $23/_{10}$ 49 i Kattogat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Grenå d. $25/_{10}$ 49.

Kl. 11^{45} , da M. under en frisk brise med høj sø befandt sig ca. 8 sm. SØ. for Aalborg Bugt fyrskib, svigtede smøreoliepumpen. Motoren sattes på langsomt, og det forsøgte at smøre med håndpumpen. Kl. 12^{25} stoppede motoren. M. blev herefter taget på slæb af et skib, der befandt sig i nærheden, og indbragt til Grenaa.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at pumpen har suget luft under skibets arbejden i søen under en samtidig lav oliestand i smøreolietanken.

264. M/S **Meonia** af København, 5267 B.R.T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra København til Gøteborg med stykgods.

Grundstødt d. $29/_{1}$ 49 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Gøteborg d. $2/_{2}$ 49. Søforhør i København d. $30/_{6}$ 49.

Kl. 10⁰⁴ lettede M. fra en ankerplads på 57°36'2 N. brd., 11°32' Ø. lgd. Det blæste en svag SV.-lig brise, og det var tæt tåge. Motorerne beordredes langsomt frem, og der styredes retv. 90°. Kl. 10²² stoppedes, og der blev taget lodskud, hvorefter der fortsattes med motorerne gående langsomt frem. Kl. 10²⁶ passerede M. 2-kosten Gamla Gumman tæt om bb. Kl. 10³⁰, da en distance på ca. 1/2 sm. fra 2-kosten var udsejlet, ændredes kursen til retv. 40°. Kl. 10⁴⁸ sås et skær om stb., og roret lagdes bb. Kort efter sås flere skær om stb., og kl. 10⁵³ grundstødte skibet Ø. for 2 1/2 m-pullen på Rosebådan V. for Galtø. Ved grundstødningen blev M. læk i bundtank nr. 2 og 4. Kl. 15⁵² blev skibet bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at loddet ikke blev benyttet, og dels, at Wassetekens radiofyr ikke blev brugt ved anduvningen.

265. Ff. **Mindboen** af Thorsminde, 9 B. R. T. Bygget 1941 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Motorhavari d. 15/12 49, strandet d. 16/12 49 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. 22/12 49.

D. 15/12 om formiddagen, da M. under en SSØ.-lig brise befandt sig ca. 6 sm. S. for Thorsminde, havarede samlemuffen mellem motor og skrueraksel. M. blev derpå taget på slæb af et andet fiskerfartøj. Kl. ca. 16⁰⁰, da skibene befandt sig ud for Thorsminde, sprængtes slæbetrossen. Forbindelsen mellem fartøjerne blev genoprettet, hvorefter M.s besætning — 3 mand — blev taget om bord i det andet fartøj, der fortsatte bugseringen. Det blæste nu en S.-lig kuling. Da skibene havde passeret Bovbjerg fyr, sprængtes trossen atter, og et forsøg på atter at få forbindelse med M. mislykkedes. Den 16/12 kl. ca. 2³⁵ strandede M. ud for »Rønlangergaard« i Langerhuse. M. kom senere flot ved fremmed hjælp. Ved strandingen led fartøjet lettere skade.

Anm. Årsagen til strandingen fremgår af det ovenfor anførte.

266. M/S **Mjølner** af Fejø, 20 B. R. T. På rejse fra Køge til København i ballast.

Tørnet kaj d. 12/3 i København.

Søforklaring i Køge d. 19/3 49.

Da M. under en svag SØ.-lig brise var ved at gå til kaj i frihavnen og befandt sig ca. 3 skibslængder fra kajen med kurs mod denne, blev motoren stillet på fuld kraft bak. Motoren fortsatte imidlertid at gå frem, og M. tørnede med stævnen imod kajen, hvorved skibet fik en del ovenbords skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

267. M/GI. **Mogens Rask** af Aalborg, 74 B. R. T. Bygget 1908 af eg og fyr. På rejse fra Mariager til Drammen med kridt.

Sprunget læk, sat på grund og forlist d. 27/10 49 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Tønsberg d. 28/10 49. Forlisanmeldelse dat. 16/11 49.

D. 26/10 om aftenen, da M.R. under usigtbart vejr med regn befandt sig i Skagerrak, blæste det op til VNV.-lig storm, og skibet arbejdede hele natten hårdt i søen. D. 27/10 kl. ca. 5⁰⁰, da skibet befandt sig på højde med Færder, sprang det læk, hvorefter der vendtes for at gå V. om Færder. Kl. 7⁰⁰ stod vandet så højt i motorrummet, at motoren arbejdede i vand, og der kunne ikke pumpes læns. Kl. 9⁰⁰, da vandet stod i højde med svinghjulets midte, grundsattes skibet på Torskjerne ved indsejlingen til Sandøund. Besætningen — 3 mand — blev reddet af lodsåden. En halv time senere sank M.R.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

268. M/S **Morelia** af København, 8437 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

a) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20/7 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/7 49.

Kl. ca. 15³⁰, da M. lå ved midtermolen i frihavnen, og en længe med 5 kasser øl og 6 kasser sodavand var under ophivning fra kajen, brast stroppen, da længen befandt sig i en højde af ca. 2 m, og en kasse ramte en havnearbejder i hovedet og ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ved en af statens skibstilsyn foretaget undersøgelse viste det sig, at den pågældende strop på et kort stykke var mørnet af syre.

b) På rejse til Halden.

Tørnet grunden d. 27/7 49 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i Halden d. 28/7 49.

Kl. ca. 11³⁸, umiddelbart før M., der havde lods om bord, i stille, klart vejr med svag udgående strøm og maskinen gående halv kraft frem passerede Svinesundbroen, drejede skibet pludselig bb. over. Roret blev lagt hårdt stb. og maskinen beordret fuld kraft frem, men da M. ikke lystrede roret, beordredes maskinen kl. 11⁴⁰ fuld kraft bak. Kort efter, da skibet langsomt begyndte at dreje stb., blev maskinen beordret halv kraft frem, og omtrent samtidig hørtes en skurrende lyd på bb.s side, og M. krængede over til stb. og rettede sig straks efter op igen. Maskinen beordredes stop, fuld kraft frem og derefter halv kraft frem, hvorefter sejladsen fortsattes. Ved pejling af tanke og lastrum viste det sig, at M. var tæt.

c) Kollideret d. 27/7 49 i Halden havn.

Søforklaring i Halden d. 28/7 49.

Kl. ca. 12¹⁶, da M., der havde lods om bord, med stoppet maskine og langsom fart skulle lægge til ved kajen i Halden, beordredes maskinen langsomt bak. Der svaredes langsomt bak på svartelegrafen, men den vagthavende maskinmester, der tog fejl af maskinens indstilling, satte maskinen på langsomt frem. Kl. 12¹⁷ beordredes fuld kraft bak, hvorefter der svaredes fuld kraft bak på svartelegrafen, medens maskinen fejlagtigt manøvreredes fuld kraft frem. Der blev straks telefoneret til maskinrummet, og ma-

skinen stoppedes, men umiddelbart efter tørnede M. med voldsom kraft imod agterenden af S/S »Heilo« af Oslo, hvorved der fremkom en ca. 13 fod dyb bule, ligesom der opstod omfattende havarier. Endvidere sprængtes H.s fortøjninger, og skibet skubbedes forefter og borede stævnen ca. 20 fod ind i en tværkaj. Ved påsejlingen fremkom der 4 buler i M.s stævn om bb.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

269. M/S **Morild** af Egersund, 142 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra København til Mariager i ballast.

Grundstødt, sprunget læk og sat på grund d. $31/3$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $7/4$ 49.

Kl. 1^{45} passerede M. lysspirtønden i pkt. 4 i rute 35 c ($56^{\circ}33'1$ N. brd., $10^{\circ}50'0$ Ø. lgd.). Vejret var diset, Da distancen til lysspirtønden i pkt. 2 i rute 35 c ($56^{\circ}41'3$ N. brd., $10^{\circ}34'2$ Ø. lgd.) antoges at være udløbet, ændredes kurs til N. $1/2$ V. mod lystønden Mariager fjord på $56^{\circ}41'7$ N. brd., $10^{\circ}30'2$ Ø. lgd., der passeredes kl. 3^{30} . Da vejret var blevet mere diset, sattes motoren på langsomt frem. Kl. 3^{45} gav et lodskud ca. 3,8 m. Kl. 4^{05} mærkedes et stød i skibet. Motoren kastedes bak, hvorefter der ankredes. Et lodskud gav 3 m. En undersøgelse viste, at der var ca. 1 fod vand i maskinrummet, hvorfor det forsøgte at pumpe læns; men da vandet vedblev at stige, besluttedes det at sætte M. på grund. Efter ca. 5 minutters sejlads tog skibet grunden og blev stående. Kl. 21^{45} blev M. bragt flot ved fremmed hjælp og bugseredes ind til broen ved Als Odde, hvor det sattes på grund med agterskibet. En senere undersøgelse viste, at M. var blevet læk under maskinrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

270. Ff. **Muggi** af Hundested, 35 B. R. T. Bygget 1944 af eg.

a) På fiskeri i Østersøen.

Havareret d. $27/2$ 49 i Østersøen: søgt nødhavn.

Søforklaring i Hundested d. $6/1$ 49.

Kl. ca. 0^{00} , da M. under en frisk VNV.-lig brise med motoren gående langsomt frem befandt sig ca. 40 sm. NV. af Memel, mærkedes et kraftigt stød i fartøjet, ledsaget af en lyd som fra en eksplosion. Skruen blev slået fra, og en undersøgelse viste, at M. var læk i forskibet langs kølplanken. Lækagen tætnedes foreløbig, hvorefter fartøjet blev pumpet læns. Da vinden efterhånden friskede til styrke 8, søgtes nødhavn i Memel, hvortil M. ankom d. $28/2$ kl. ca. 10^{00} .

Anm. Ministeriet kan ikke se bort fra muligheden af, at havariet skyldes en mineeksplosion.

b) På rejse fra Rønne til Hundested.

Grundstødt d. $3/4$ 49 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Hundested d. $21/4$ 49.

Kl. ca. 10^{00} , da M. i diset vejr med mindsket fart styrede ind mod Falsterbokanalen, loddedes ca. 7 m vand. Fartøjet drejedes rundt, og der holdtes udad, men få minutter senere to M. grunden og blev stående. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev M. læk.

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

271. Ff. **Musse** af Hals, 13 B. R. T. På rejse fra Hals til Grenå.

Kollideret d. $9/2$ 49 i Limfjorden.

Søforklaring i Skive d. $10/2$ 49.

Se nr. 263.

272. M/GI. **Najaden** af Køge, 47 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Vang til København med granit.

Grundstødt d. $1/4$ 49 ved Sveriges S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $13/4$ 49. Søforklaring i Køge d. $8/4$ 49.

D. $31/3$ kl. 16^{00} afsejlede N. fra Vang. Der styredes V. $1/2$ N. D. $1/4$ kl. 0^{45} blev det tåget, hvorfor farten nedsattes til 2 knob, og kursen ændredes til V. Kort tid efter blev skruen slået fra for at tage et lodskud, men i det samme tog N. grunden ved Smygehuk og blev stående. Kl. ca. 11^{15} kom N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

273. M/GI. **Najaden** af Aalborg, 53 B. R. T. Bygget 1905 af eg. På rejse fra Stralsund til Nykøbing Mors med kalisalt,

Sprunget læk og forlist d. $19/9$ 49 ved Anholts V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/9$ 49. Søforhør i Grenå d. $29/9$ 49. Forlisanmeldelse dat. Aalborg d. $8/10$ 49.

Kl. ca. 9^{00} passerede N. i stille vejr Kattgat S.-fyrskib med kurs mod Aalborg buet. Kl. 14^{00} , da en distance på 34 sm fra fyrskibet var udsejlet, blæst det en VNV.-lig kuling med krap sø, og det besluttedes at sejle tilbage til sundet. Da vinden efterhånden trak om i SSV., besluttedes det at holde op mod Anholt, og kursen ændredes til NNV. M. arbejdede nu hårdt i søen, og det opdagedes, at skibet var læk. Trods pumpning steg vandet i motorrummet op til svinghjulet, hvorefter motoren stoppedes, og der fortsattes for sejl alene. Da vandet i skibet senere var steget til i højde med dørken i motorrummet, sattes nødflag, og redningsbåden sattes på vandet og fortøjedes agter. Da den hvide et-kost ved Stensøre sås i NNØ., afgaves nødsignal med raketter, kanonslag og blålys. Der styredes nu mod Anholt havn, og kl. ca. 18^{30} , da N., hvis lønning næsten konstant var under vand, befandt sig ca. 2 sm. fra havnen, besluttedes det,

at gå i jollen. 3—4 minutter senere kæntrede N. over på siden og sank på ca. 6 m vand på 56°43' N. brd., 11°29' Ø. Igd. Besætningen — 2 mand — blev kort efter optaget af et tililende fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

274. 3m M/Sk. **Nanna** af Stockholm, 209 B. R. T. På rejse fra Pateniemi til Kolding med træ.

Grundstødt d. $21/8$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/8$ 49. Søforhør i Kolding d. $25/8$ 49.

Kl. ca. 4⁰⁰, medens N. styrede i Drejens Odde fyrs hvide vinkel og skulle til at dreje ind i Klippehage fyrs hvide vinkel, forsvandt Klippehage fyr af sigte i en pludselig opstået dis. Kl. 4⁰⁵ sås pludselig en rød 2-kost om bb. og nogle bundgarnspæle om stb. Roret lagdes straks hårdt bb., og motoren stoppedes, men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Drejens Odde og blev stående. Kl. 17⁰⁰ kom N. flot ved fremmed hjælp.

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

275. M/S **Nautilus** af Groningen, 195 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Nykøbing F. til Dunkerque med havre og byg.

Grundstødt d. $25/1$ 49 ved Omøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $1/2$, 49. Søforklaring og søforhør i Korsør d. $29/1$ 49.

Kl. 14⁰⁰ passerede N. i tåge den røde 2-kost på 55°04'6 N. brd., 11°22'2 Ø. Igd. Herfra styredes NV.t.N. Tågen blev nu tættere, og farten mindskedes til ca. 5 knob, og der afgaves tågesignal. Da distancen til den røde 1-kost på 55°08'8 N. brd., 11°16'9 Ø. Igd. var udsejlet, ændredes kursen til V. Kl. 15¹², da N. efter bestikket skulle befinde sig ved den røde 3-kost på 55°08'7 N. brd., 11°14'4 Ø. Igd., ændredes kursen til VNV. Kl. 15²⁰ stoppedes motoren. Kl. 15²⁵ tog N. grunden ved Omø Skovklint og blev stående. Ved grundstødningen blev N. læk. D. $26/1$ kl. 0³⁰ kom N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var bleven lægtret.

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

276. M/Tj. **Navigatie** af Groningen, 89 B. R. T. På rejse fra Delfzijl til Næstved med Klid.

Grundstødt d. $13/2$ 49 ved Sjællands S.-kyst.

Søforhør i Næstved d. $16/2$ 49.

Kl. 20¹⁵ grundstødte N. under en frisk SV.-lig brise med tåge ca. 100 m N. for Karrebæksminde havn. Kl. 21³⁰ blev N. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

277. Ff. **Nelwi** af Esbjerg, 44 B.R.T. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. $25/6$ og $26/6$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $30/7$ 49.

Kl. 17⁰⁰, da N., der havde motoren i gang, befandt sig ca. 40 sm. fra Aberdeen, opdagedes det, at der trængte røg op fra nedgangen til motorrummet. En undersøgelse viste, at det brændte under og omkring petroleumstankene i bb.s side. Det forsøgte at bekæmpe ilden med ildslukkere, men da vædsken ikke syntes at virke effektivt, sprøjtedes vand på, hvorved ilden blussede kraftigt op. Da 2 mand af besætningen var blevet syge af opholdet i motorrummet, og petroleumstankene var ved at blive glødende, således at der var fare for eksplosion, lukkedes nedgang og andre åbninger til motorrummet tæt, hvorefter besætningen — 4 mand — forlod skibet i jollen. Da besætningen nogen tid senere atter gik om bord, viste det sig, at branden var delvis slukket på grund af iltmangel. Efter at tilbageværende gløder var slukket, startedes motoren, og der sejlede til Esbjerg.

Anm. Brandårsagen har ikke kunnet fastslås, men der synes at bestå mulighed for, at der har været en lækage i en pakning på eller ved lydæmperen, således at gnister fra udstødsgassen har antændt nærliggende træværk.

278. Uddybningsfartøj **Neptunus** af København, 76 B.R.T. Bygget 1922 af jern.

a) Kollideret d. $23/7$ 49 på Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $7/9$ 49.

Se nr. 38.

b) Påsejlet d. $6/9$ 49 i Nørresundby havn.

Søforklaring og søforhør d. $17/9$ 49 i Nørresundby.

Kl. ca. 20³⁰ blev »Neptunus«, der lå fortøjet med stb.s side langs kaj, påsejlet af S/S »Nevada« af København, der var ved at manøvrere ud fra den modsatte kaj, hvorved »Nevada« blev en del beskadiget.

Af den af lodsens om bord i »Nevada« afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde slæbebåd for og agter, var ved at blive slæbt ud fra kajen, kom et skib for indgående så tæt op ad »Nevada« agterstavn, at den agterste slæbebåd ikke kunne slæbe. Før den forreste slæbebåd kunne trække »Nevada« klar, tørnede »Nevada« mod »Neptunus« som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den slæbebåd, der skulle trække N.s agterskib ud fra kajen, blev forhindret deri af det skib, der var for indgående.

279. S/S **Nevada** af København, 7168 B.R.T. Bygget 1943 af stål.

a) På rejse fra Århus til Aalborg med jordnøddemel og jordnøddekager.

Kollideret og grundstødt d. $1/9$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{9}$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{2}{9}$ 49. Søforhør i København d. $\frac{29}{9}$ 49.

Kl. 1^{02} passerede N. Hals Barre Ølystønde, hvorefter maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem. Strømmen var hård N.-gående. I løbets N.-side lige inden for den røde 1-kost sås et uddybningsfartøj — »Vulcanus« af København — ligge opankret, og N. holdtes over i løbets S.-side. Da N. befandt sig i nærheden af V., gerede N. lidt stb. over. Roret blev lagt bb., og lidt senere — kl. ca. 1^{04} — da N. fortsatte med at dreje til stb., blev roret lagt hårdt bb., samtidig med at maskinen beordredes fuld kraft frem. Rørsmanden varskoede nu, at roret ikke kunne lægges i borde, hvorfor maskinen kastedes fuld kraft bak, og der afgaves advarselssignal med damppeben, men umiddelbart efter tørnede N. med stb.s bov mod V. ud for forreste mast. V. krængede stærkt over og sank øjeblikkelig. N. fortsatte farten fremover og tog kort tid efter grunden ca. 100 m vest for V. ved den røde 2-kost og blev stående. Kl. 5" kom N. flot ved egen hjælp, men blev atter kl. ca. 6^{00} af strømmen sat ind på grund og blev stående. Kl. 12^{25} kom N. flot ved hjælp af en bugserdamper.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 1^{00} , medens V. var beskæftiget med uddybningsarbejde og lå opankret ca. 50 m vest for den Ø.-lige hvide 3-kost ved Hals Barre, sås N. for indgående i den gravede rende, og V. haledes N.-over. Lidt før N. var tværs af V., drejede N. stb. over og tørnede V. som ovenfor anført. Af de 10 ombordværende personer blev de 6, som opholdt sig på dækket, kastet i vandet, og 2 af disse blev suget ned af V. og omkom, medens de 4 andre blev reddet af fartøjer, der befandt sig i nærheden. De 4 resterende, som opholdt sig under dæk, nåede ikke at slippe ud, men omkom. D. $30/9$ blev V. bjerget af en bjergningsdamper og slæbt ind til Aalborg.

Anm. 1. De omkomne var: Gravemester Tenius Middelkop af Hals, maskinmester Johan Engelbert Frederiksson af Hals, fyrbøder Lars Aakjær Lemming af Aalborg, hovmester Henry Engelsen samt arbejdsmændene Oswald Diderik Martens af Aalborg og Jacon Christian Knudsen Tolstruphede af Hals.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at styremaskinen svigtede, i forbindelse med den omstændighed, at N. er kommet for nær ved grundene i rendens S.-side og derved har mistet styret.

b) Kollideret d. $\frac{6}{9}$ 49 i Nørresundby havn.

Søforklaring og søforhør d. $\frac{17}{9}$ 49 i Nørresundby.

Se nr. 278 b.

280. S/S **Nikobar** af København, 7715 B. R.T. Bygget 1945 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{28}{3}$ 49 i Catania havn.

Søforhør i København d. $\frac{2}{3}$ 50.

Kl. ca. 11^{15} , da bådsmænd Gunnar Peter Nielsen ad lejderen på forkant af brobygningen var på vej op til båddækket, blev han ramt i hovedet af en jernbolt, der faldt ned fra toppen af bb.s samsonpost, hvor en letmatros var ved at rigge en bom til. N. blev i en ambulance kørt til et hospital, hvor han senere afgik ved døden på grund af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende letmatros ikke har udvist fornøden forsigtighed under sit arbejde til vejrs.

281. S/S **Ninna Dan** af Esbjerg, 1184 B. R.T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Kotka til Veitsiluoto i ballast.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 49 ved Finlands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $\frac{24}{11}$ 49.

Kl. 7^{25} lettede N.D., der havde lods om bord, under en frisk V.-lig brise mod klart vejr fra en ankerplads lidt V. for Kemilyrenes ledelinie og lidt N. for Keminkraaseli fyrs røde SV.-lige sektor, hvorefter der styredes Ø.-over med Keminkraaseli fyr ret forude. Kl. 7^{37} da der var udsejlet ca. 1 sm., tog skibet grunden på ca. $65^{\circ}37'$ N. brd., $24^{\circ}31'$ Ø. lgd.

Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes straks fuld kraft bak og blev kl. 7^{40} stoppet, da skibet gled af grunden. Ved grundstødningen fik N.D. en mindre læk. Rejsen fortsattes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

282. M/S **Noordkaap** af Groningen, 197 B.R.T. På rejse fra Delfzijl til Gøteborg med salt.

Grundstødt d. $\frac{28}{1}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{1}$ 49.

Kl. 22^{00} grundstødte N. under en let SV.-lig brise med Ø.-gående strøm og tåge ca. 2 km SV. for Kandestederne. D. $\frac{5}{2}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

283. S/S **Norco** af Svendborg, 1335 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Arendal til Savona med træmasse.

Mistet dækslast d. $\frac{17}{6}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Genua d. $\frac{2}{7}$ 49.

Kl. ca. 8^{30} , da N. under en NNV.-lig kuling befandt sig i den S.-lige del af Nordsøen, tog skibet flere svære søer ind over fordækket, hvorved surringerne til dækslasten sprængtes, og en del af lasten skylledes over bord. Da N. nu lå med stærk slagside til luvart, blev skibet drejet til vinden for mindsket fart, og en del af dækslasten blev kastet over bord; kl. ca. 17^{00} , da N. var rettet op, fortsattes rejsen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

284. M/Gl. **Norden** af Østerby, 35 B.R.T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr. På rejse fra København til Østerby, Læsø.

Sprunget læk d. $14/8$ 49 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Byrum d. $13/9$ 49.

Kl. 2^{45} , da N. under en let SV.-lig brise befandt sig ca. 7 sm. NNV. for Kullen fyr, opdagedes vand i motorrummet. Da motorens læsepumpe var i uorden, stoppedes motoren, og der lænsedes med håndpumpen. Nogen tid senere nægtede også håndpumpen at fungere, hvorefter der østes med pøse, samtidig med at man for sejl alene styrede mod land. Kl. 5^{00} , da vandet stod op til krumtaphuset, rekvireredes assistance over Lyngby radio, og N. slæbtes ind til Hornbæk.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes fartøjets arbejden i søen i forbindelse med et tidligere havari.

285. S/S **Nordsøen** af Esbjerg, 151 B.R.T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra København til Masnedø under bugsering.

Grundstødt d. $12/12$ 49 ved Tysklands N.-kyst; forlist.

Søforhør i København d. $9/3$ 50. Forlisanmeldelse dat. København d. $3/1$ 50.

D. $10/12$ kl. 22^{10} , da N. under en NØ.-lig storm var fortøjet langs siden af S/S »Lisca« af København, der lå opankret ca. 2 sm. NØ. for Stevns fyr, sprængtes fortøjningerne, og N. gik i drift. D. $11/12$ kl. ca. 16^{00} observeredes N. på grund ca. 8 sm. N. for Hellehavn fyr. D. $12/12$ kl. 7^{30} grundstødte N. ud for Prerow, hvor skibet senere er blevet vrags.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejforholdene.

286. M/Gl. **Nordøst** af Østerby, 27 B.R.T. På rejse fra Sæby til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. $2/3$ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $3/3$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $3/5$ 49.

Kl. ca. 20^{00} , da N. befandt sig ved Hals, stoppede motoren, og inden denne atter kunne startes, blev fartøjet af strømmen sat ind på grunden på S.-siden af Limfjorden SV. for Hals havn, hvor det blev stående. D. $3/3$ kom N. flot ved fremmet hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

287. M/S **Normanner** af Kopervik, 169 B.R.T. På rejse fra Stege til Moss med Sukker.

Grundstødt d. $25/10$ 49 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. $29/10$ 49.

Kl. 19^{00} tog N. under en frisk VNV.-lig brise med hård V.-gående strøm grunden på Amagers S.-kyst og blev stående. D. $29/10$ kom N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

288. M/Gl. **Norma Sørensen** af Kerteminde, 108 B.R.T. Bygget 1924 af stål.

a) På rejse fra Sønderborg til Frederiksværk.

Grundstødt d. $1/3$ 49 ved Fyens S.-kyst.

Søforklaring i Frederiksværk d. $16/3$ 49. Søforhør i Faaborg d. $1/7$ 49 og Kerteminde d. $15/7$ 49.

Kl. ca. 9^{45} passeredes den røde 2-kost, Lyø Sand Nord, hvorfra der styredes Ø.t.S. mod den røde 1-kost N.t.V. for Avernakø Hoved. Ca. 10 min. senere kom en snebyge. Motoren sattes på langsomt frem. Umiddelbart efter sås en stage med halmvisk ca. 15 m om stb., og straks efter grundstødte N.S. på Knaste-grunden og blev stående. Kl. ca. 16^{00} kom N.S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejforholdene.

b) På rejse fra Odense til Mommark med majs.

Grundstødt d. $10/4$ 49 i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. $13/4$ 49. Søforhør i Odense d. $22/4$ 49.

Kl. ca. 16^{30} passerede N.S. under en stiv SV.-lig kuling den hvide 1-kost ved Aarø-Sand, hvorefter kursen sattes mod Traneodde fyr. Farten var ca. 4 knob. Nogen tid senere blev vejret diset. Kl. 19^{05} tog skibet grunden på Hesteskoen og blev stående. D. $12/9$ kl. ca. 24^{00} kom N.S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var bleven lægtret. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr i forbindelse, med kompassets upålidelighed og den omstændighed, at loddet ikke er blevet benyttet.

c) Påsejlet d. $27/4$ 49 i Odense havn.

Søforhør i Odense d. $3/6$ 49.

KL ca. 20^{30} , da N.S. lå fortøjet uden på S/P »Odin« af Odense, inden for hvilket fartøj M/Jt. »Agilis« og M/B »Kaj«, begge af Odense, lå fortøjet, blev skibet påsejlet af B/B »Set. Knud« af Odense, der med stor kraft ramte N.S. med agterenden i stb.s side agten for mesanmasten, hvorved N.S.s fortøjninger sprængtes, og skibet svajede rundt. Ved påsejlingen fik N.S. skroget og det opstående beskadiget.

Af den af »Sct. Knud«s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 21^{00} bakkede ud fra nordenden af kølehuskajen, blev føreren blændet af et søgelys. Da det antoges, at skibet befandt sig i umiddelbar nærhed af N.S., blev maskinen beordret fuld kraft frem, men straks efter skete påsejlingen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen og havarierne skyldes, at »Sct. Knud«s fører, der stod til rors, er blevet blændet af søgelyset.

- 289.** Ff. **Nyland** af Hirtshals, 56 B.R.T. Bygget af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen. Motorhavari d. $\frac{5}{9}$ 49 i Nordsøen; søgt nødhavn. Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat. $\frac{15}{9}$ 49. Kl. 21⁰⁰, da N. befandt sig på en fiskeplads ca. 40 sm. Ø. for Aberdeen, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at et krumtapleje var brændt sammen. Efter at N. havde drevet i 20 timer, blev fartøjet taget på slæb af et andet fiskefartøj og indbugseret til Aberdeen. Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
- 290.** S/S **Odin** af Randers, 645 B.R.T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra København til Randers. Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 49 i Randers Fjord. Søforhør i København d. $\frac{31}{1}$ 49. Kl. 4⁰⁵ passerede O., hvis maskine gik langsomt frem, i diset vejr Udbyhøj lodsbro om bb. i ca. 100 m.s afstand. Herfra styredes misv. SV. Kl. ca. 4¹⁰ passeredes en rød bøje om stb., og kursen ændredes til misv. SSV. Sigbarheden aftog nu betydeligt. Kl. 4¹⁶ ændredes kursen til S.t.V. $\frac{1}{4}$ V., og farten nedsattes til ekstra langsomt frem. Kl. 4²⁰ observeredes en hvid prik forude ca. 1 streg om stb. Roret lagdes straks hårdt stb., og maskinen beordredes halv kraft frem; men herunder tog skibet grunden på bb.s side af sejl-løbet og blev stående. Kl. 11¹⁵ kom O. flot ved hjælp af slæbebåd, tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at farvandsafmærkningen på grund af is ikke var i orden.
- 291.** M/S **Olga S.** af København, 4479 B.R.T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra København til Hamburg. Kollideret d. $\frac{30}{10}$ 49 i Kaiser-Wilhelm-kanalen. Søforklaring i Hamburg d. $\frac{5}{11}$ 49. Kl. 7⁰⁵ kom O.S., der havde lods om bord, ind i en tågebanke, og maskinen stoppedes. Kl. 7¹¹, da farten var gået af skibet, observeredes en hvid lanterne over bb.s bov. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak. og der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter tørnede det andet skib, der viste sig at være tysk S/S »Hernia«, mod O.S.s bov. Ved kollisionen fik O.S. en mindre bule i plade-stævnen. Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.
- 292.** M/S **Oluf Mærsk** af Kalundborg, 5268 B.R.T. Bygget 1943 af stål. En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{21}{12}$ 49 i Bangkok. Søforklaring i Bangkok d. $\frac{22}{12}$ 49. Kl. ca. 11⁰⁰, da sværvægtsbommen ved 5-lugen skulle toppes, efter at taljeløbere og blokke var rigget ned, sprængtes en ny $2\frac{1}{2}$ wire, der blev brugt som hanger, og bommen faldt ned på dækket. I faldet ramte bommen matros Sigurd Hentze af Skopen, Færøerne, i hovedet, hvorved han blev dræbt på stedet. Anm. Der er intet oplyst om årsagen til wirens sprængning.
- 293.** S/S **Ophir** af Bergen, 1005 B.R.T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Drammen til Gdynia i ballast. Grundstødt d. $\frac{27}{1}$ 49 ved Jyllands V.-kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{28}{1}$ 49. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{29}{1}$ 49. Kl. 6³⁵ passerede O. under en frisk SV.-lig brise med tåge Færder fyr, hvorefter der styredes retv. S. 14° Ø. Kl. 18²⁰ blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret halv' kraft frem. Kl. 18⁵⁰ hørtes om stb. et tågesignal, der antoges at være tågesignalet fra Højen fyr. Maskinen stoppedes, og kursen for-ændredes til SV.t.V. Kl. 18⁵⁵ blev maskinen beordret langsomt frem. Kl. 19²⁰ tog O. grunden og blev stående ca. 2 sm. Ø. for Højen fyr. D. $\frac{28}{1}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
- 294.** Ff. **Orion** af Bremerhaven, 73 B. R.T. På fiskeri i Østersøen. Grundstødt d. $\frac{1}{2}$ 49 ved Bornholms Ø.-kyst. Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{2}$ 49. Kl. 9³⁰ grundstødte O. under en N.-lig storm ca. 1 km S. for Neksø. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari og sprængning af ankerkæden.
- 295.** Ff. **Orion** af Skagen, 30 B. R.T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen. Kollideret d. $\frac{8}{10}$ 49 i Nordsøen. Søforklaring i Skagen d. $\frac{3}{11}$ 49. Kl. ca. 17⁵⁵, da O. i stille, klart vejr befandt sig ca. 65 sm. NØ.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. for Humberfloden styrende NV., sås forude om bb. en trawler, som senere viste sig at vær trawler »Anker« af Hamburg, styrende en NØ.-lig kurs. Fartøjerne nærmede sig hurtigt hinanden, og da en kollision syntes uundgåelig, blev O.s motor, der gik halv kraft frem, kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod O.s bb.s side, hvorved det opstående blev beskadiget. Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

296. M/Gl. **Palme** af Rødvig, 61 B. R.T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Korsør med kalkmel.

Grundstødt d. $18/7$ 49 i Omø Sund.

Strandingsindberetning dat. $18/7$ 49. Søforklaring og søforhør i Horsens d. $30/11$ 49.

Kl. ca. 4^{00} passerede P. i stille vejr med let dis og N.-gående strøm den røde 3-kost på $55^{\circ}08'7$ N. brd., $11^{\circ}14'4$ Ø. lgd., hvorefter der styredes NV.t.N. $1/2$ N. mod den røde 1-kost i Omø Sund. Da skibet befandt sig ca. 1 sm. fra den røde 1-kost, gav føreren rorsmanden ordre til at holde kosten om bb., hvorefter han gik under dæk. 5—6 minutter senere varskoede rorsmanden, at P. var kommet ind på lavt vand. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren kastedes bak; men umiddelbart efter, kl. 4^{30} , tog skibet grunden med stævnen tæt S. for 1-kosten og blev stående. Kl. 13^{00} kom P. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden tog kosten om stb. i stedet for om bb.

297. M/Gl. **Patricia** af Svendborg, 35 B.R.T. Bygget 1893 af eg.

Havareret d. $27/11$ 49 i Stubbekøbing havn.

Rapport fra Statens skibstilsyn dat. $15/12$ 49. Søforhør i Svendborg d. $10/2$ 50.

D. $27/11$, medens P. lå fortøjet langs kajen i Stubbekøbing havn, fortøjede fiskekvasen »Karvan« af Kerteminde langs siden af P. Det blæste en stiv ØNØ.-lig kuling, og skibene huggede en del mod hinanden. Det viste sig senere, at P. havde fået vaterbordet og skandækket beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

298. S/S **Petrolea** af Nyborg, 498 B.R.T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Nyborg til Aabenraa med brændselsolie og benzin.

Grundstødt d. $18/10$ 49 ved Fyens S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/10$ 49. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $21/10$ 49.

D. $17/10$ kl. 23^{58} passerede P. under en stormende kuling med byger 1-kosten ud for Lehnskov Pynt, hvorefter der styredes 288° . Den $18/10$ kl. ca. 0^{35} skiftede Munke fyr fra hvidt til grønt, hvorefter kursen forandredes til V. Umiddelbart efter blev fyret skjult af en byge. Kl. ca. 0^{40} tog skibet grunden på Rødløk grund og blev stående. D. $19/10$ kl. 14^{40} kom P. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

299. Ff. **Piscator** af Skagen, 26 B. R. T. Bygget 1928 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen med fiskelast.

En mand faldet over bord og druknet d. $1/8$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $18/8$ og $13/10$ 49.

Kl. 10^{00} , da P. under en jævn SV.-lig brise med regnbyger befandt sig i Nordsøen, gik fisker Bent Emanuel Nielsen, der havde været beskæftiget midtskibs, agterud. Ca. 10 minutter senere, da loggen skulle aflæses, viste det sig, at loglinen var knækket, og da en undersøgelse viste, at den pågældende var forsvundet, blev skibet lagt på modsat kurs, og den forsvundne eftersøgte i 3 timer uden resultat, hvorefter kursen sattes mod Skagen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er gledet på dækket og faldet over bord.

300. Ff. **Platessa** af Tejn, 19 B.R.T. Bygget 1936 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Sunket efter eksplosion d. $1/5$ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $10/5$ 49.

Kl. ca. 9^{00} , da P. under fiskeri befandt sig ca. 12 sm. NØ. for Christiansø, skete en eksplosion i motorrummet. Motoren stoppede straks, og flammer sås slå ud fra motorrummet. Ca. 12 minutter senere blev besætningen — 2 mand — optaget af et fiskefartøj, der befandt sig i nærheden, og efter yderligere ca. 7 minutters forløb sank P.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes oliedampe i krumtaphuset.

301. S/S **Pluto** af København, 162 B.R.T. Bygget 1924 af stål.

a) På rejse fra Løgstør til Aalborg med tanklægtre »Thor« på slæb.

Grundstødt d. $16/1$ 49 i Limfjorden.

Søforhør i København d. $17/2$ 49.

Kort før kl. 11^{10} , da P., der havde lods om bord, i byget vejr skulle passere Egholm Hage, satte en kraftig snetykning ind, så den røde 1-kost ved Egholm ikke kunne ses. P. tog grunden og blev stående. Kl/ 12^{35} kom P. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning.

b) På rejse fra København til Malmø med lægtre på slæb.

Kollideret d. $14/5$ 49 i Sundet.

Søforhør i København d. $20/5$ 49.

Se nr. 166 b.

302. M/S **Polonia** af Svendborg, 228 B.R.T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Rotterdam til Hull med gammelt jern.

Kollideret d. $11/7$ 49 på Humberfloden.

Søforhør i Saksøbing d. $20/12$ 49.

Kl. 3^{55} , da P., der havde lods om bord, med hård indgående strøm skulle gå til ankers på Hull red, blev roret lagt hårdt stb., og motoren, der var stoppet, blev beordret frem. Motoren svigtede imidlertid, hvorfor stb.s anker blev sat. Inden ankret fik hold, var P. drevet og tørnede med siden mod stævnen af S/S »Dora Ahrens« af Hamburg, der lå til ankers i nærheden. Ved kollisionen blev P. en del beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

303. Lystfartøj **Quick** af Taarbæk, 4 B. R.T. Bygget 1912 af fyr og eg. På rejse fra Helsingør til Gilleleje.

Grundstødt d. $19/7$ 49 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $3/8$ 49.

Kl. ca. 15^{00} afsejlede Q. fra Helsingør. Efterhånden friskede vinden kraftigt fra NV., hvorfor sejlene bjergedes, og der ankredes kl. ca. 17^{30} ca. 1 km N. for Langebro ved Aalsgaarde 400—500 m fra land, hvorefter de ombordværende gik under dæk. Kl. ca. 20^{30} mærkedes nogle stød i fartøjet, og det viste sig, at ankertovet, et svært kokostov, var knækket, og at Q. var drevet på land. D. $20/7$ kl. ca. 17^{00} kom Q. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

304. M/Sk. **Randi** af Grenaa, 84 B. R.T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra Menstad til Rudkøbing med Salpeter.

Motorhavari d. $6/8$ 49 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d. $12/8$ 49.

Kl. ca. 19^{00} passerede R. under en jævn S.-lig brise Vejrø-Sund. Kl. 20^{00} opdagedes det, at motorens smøreapparat var i uorden, hvorfor motoren stoppedes, og der fortsattes for sejl alene. En undersøgelse viste, at et krumtapleje var brændt af. Skibet søgte ind til Kalundborg for reparation.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

305. M/S **Regine** af Vedbæk, 155 B.R.T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Skive til København med stykgods.

En mand af besætningen slået over bord d. $4/12$ 49 i Kattegat.

Søforhør i København d. $12/12$ 49.

Kl. 16^{00} passerede R. under en jævn NV.-lig brise Hals Barre. I løbet af dagen friskede vinden til storm med høj sø. Kl. ca. 22^{30} tog R. en svær overhaling, hvorved den forreste lossebom rev sig løs. Under arbejdet med at sikre bommen, rammes motorpasser Kaj Bernhard Larsen af denne og blev slået over bord. Skibet blev stoppet, og det forsøgtes at få det vendt; men R. lystrede ikke roret. Efter at der i ca. 35 minutter uden resultat var holdt udkig efter den overbordfaldne, fortsattes rejsen.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

306. M/S **Renate** af Cuxhaven. På rejse fra Cuxhaven til fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. $16/5$ 49 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/5$ 49.

Kl. 13^{00} grundstødte R. under en jævn SØ.-lig vind med regnbyger og N.-gående strøm ved Sjællands Rev. D. $17/5$ kl. 15^{00} kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

307. M/S **Rendbjerg** af Egersund, 293 B.R.T. Bygget 1908 af stål.

a) På rejse fra Rostock til Frederikshavn med briketter.

Motorhavari d. $18/8$ 49 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $30/8$ 49.

Kl. 16^{15} , da R. under frisk NV.-lig brise befandt sig ved punkt 7 i rute nr. 1, svigtede smøreoliepumpen, og motoren stoppedes. Pumpen repareredes, og kl. 23^{00} fortsattes rejsen. Kl. 24^{00} svigtede pumpen atter, og motoren stoppedes. Det viste sig, at foden, der fastholder pumpen til fundamentet, var knust. Den motordrevne smøreoliepumpe fjernedes, og d. $19/8$ kl. 2^{00} fortsattes med langsom fart mod Gedser, idet motoren smurtes med håndpumpe. Kl. 8^{00} fortøjedes i Gedser havn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

b) På rejse fra Frederikshavn til Frederikshavn med træ.

Kastet dækslast over bord d. $22/10$ 49 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $2/11$ 49.

Om morgenen, da R. under en stormende SV.-lig kuling befandt sig i den østlige del af Østersøen, fik skibet efterhånden en slagside på ca. 25° . Kl. 7^{45} besluttedes det at kaste en del af dækslasten, der bestod af 18—19 standard brædder, over bord for at rette skibet op. Kl. 9^{00} havde R. rettet sig, og rejsen fortsattes. Det besluttedes senere at anløbe Kalmar, hvortil skibet ankom d. $23/10$ kl. 12^{00} .

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

308. 3 m. M/Sk. **Rentala** af Århus, 169 B.R.T. Bygget 1914/44 af stål. På rejse fra Stralsund til Aarhus med kali.

Grundstødt d. $21/12$ 49 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/12$ 49. Søforklaring i Aarhus d. $28/12$ 49.

Kl. 18³⁰ passerede R. under en jævn VSV.-lig brise med dis Stubbekøbing. Farten var 7 $\frac{1}{2}$ knob, og der styredes VNV., idet Hårbølle V.-lige ledefyrilinje holdtes overet agterude. Kl. ca. 18⁴⁰ var vinkelfyret V. for Stubbekøbing endnu ikke kommet i sigte, hvorfor roret beordredes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tog R. grunden i Porrebugten og blev stående. D. %, kl. ca. 2⁰⁰ kom R. flot, efter at ca. 35 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at vinkelfyret V. for Stubbekøbing var skjult af dis over land.

309. M/GI. **Resolut** af Rønne, 100 B. R.T. Bygget 1942/44 af eg og bøg. På rejse fra Darlovo til Randers med kul.

Tørnet vrage, forlist d. 1 $\frac{3}{12}$ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 2 $\frac{1}{12}$ 49. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. 1 $\frac{3}{5}$ 50.

Kl. 3¹⁰ havde R., der styrede VNV., Trelleborg tværs om stb. Det blæste en jævn SV.-lig brise. Kl. 3³⁰ pejledes Falsterbo Rev F.S., i V. $\frac{1}{4}$ N., hvorefter der styredes ret mod fyrskibet. Kl. 4¹⁵ tørnede R. imod et vrage på 55°16'6 N. brd. 12°53'0 Ø. lgd. Skruen blev straks slået fra, og da R. begyndte at synke, forlod besætningen — 4 mand — skibet i redningsbåden. Ca. 10 min. senere sank R. Besætningen roede mod land og ankom til Skåse kl. 9³⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at lystønden, der afmærkede vraget, var slukket.

310. M/GI. **Retse** af Svendborg, 136 B.R.T. Bygget 1919/45 af eg og bøg. På rejse fra Frederiks-værk til Aalborg med stangjern.

Motorhavari d. 1 $\frac{2}{1}$ 49 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 2 $\frac{0}{1}$ 49.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede R. Sjællands Rev. Kl. ca. 14⁰⁰ begyndte motoren at gå uregelmæssigt, hvorfor den blev stoppet. Da der ved en undersøgelse ikke fandtes fejl ved motoren, blev den atter startet. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere begyndte motoren at banke, og efter yderligere et kvarters forløb gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at krumtapakslen var knækket. Ca. 1 $\frac{1}{2}$ time senere blev R. taget på slæb af et andet skib og blev bugseret ind til Grenå.

311. M/S **Romeja** af Hoogezand, 185 B.R.T. På rejse fra Grentinard til Aalborg med Cinders.

Strandet d. 1 $\frac{5}{2}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1 $\frac{6}{2}$ 49.

Kl. 2³⁰ strandede R. under en frisk SSV.-lig vind med tåge ved Lilleøre. D. 2 $\frac{0}{2}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

312. M/GI. **Runa** af Fakse Ladeplads, 100 B.R.T. Bygget 1916 af stål.

Tørnet bro d. 1 $\frac{3}{7}$ 49 i Stege havn.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 1 $\frac{4}{7}$ 49.

Kl. 17⁰⁰ skulle R. forsejle fra sukkerfabrikshavnen til en bedding Indre Havn. Under manøvrer for at rette skibet op inden gennemsejling af Storebro svigtede koblingen under en bakmanøvre. Motoren kobledes straks fra og umiddelbart efter til igen samtidig med, at der kørtes fuld kraft med motoren. Herunder gik R. frem i stedet for bak, og det viste sig, at motoren havde kastet sig om. Inden en ny manøvre kunne foretages, tørnede R. imod broen, hvorved R.s stævn blev bøjet, og broen led en del skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at motoren under langsom gang mellem manøvrerne har kastet sig rundt.

313. M/S **Rørdal** af Mariager, 189 B.R.T. Bygget 1938 af stål.

a) Påsejlet d. 2 $\frac{8}{4}$ 49 i Aalborg havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 3 $\frac{5}{5}$ 49.

Kl. ca. 12⁴⁵, da R. lå fortøjet ved cementfabrikken Rørdal, skulle M/S »Lingestroom« af Amsterdam lægge til kaj agten for R. Herunder faldt L.s agterskib med stor kraft ind imod R.s bb.s agterskib, der blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

b) På rejse fra cementfabrikken »Dania« til Svendborg med cement.

Grundstødt d. 6 $\frac{7}{10}$ 49 på Mariager Fjord.

Søforklaring i Mariager d. 1 $\frac{0}{10}$ 49.

Kl. 7⁴⁵, da R. befandt sig ud for Nødenæs, kunne farvandsafmærkningen på grund af stærkt, blændende sollys ikke ses. Motoren blev straks stoppet og kort efter kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden i sejlløbets nordside og blev stående. D. 8 $\frac{7}{10}$ kl. 9³⁰ kom R. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var bleven lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

314. S/S **Saga** af Aarhus, 928 B.R.T. Bygget 1904 af stål.

Kollideret d. 1 $\frac{1}{2}$ 49 i Bergens havn.

Søforhør i København d. 2 $\frac{1}{2}$ 49.

Kl. 16¹⁵ afgik S., der havde lods om bord, fra Simonsvik for at gå til Toldbodkajen. Da skibet befandt sig i nærheden af Nordnæs med kurs mod Vaagen, sås et skib, der senere viste sig at være M/S »Slesvik«

af Frederikstad, nærme sig tværs om stb. Om bord i »Saga« blev roret lagt lidt bb. Straks efter hørtes 1 kort tone fra »Slesvik«. »Saga«s maskine, der gik fuld kraft frem, blev nu beordret langsomt frem, og drejningen bb. over fortsattes. Da »Slesvik« fortsatte sin kurs, og der syntes fare for en kollision, blev »Saga«s maskine stoppet. Kort efter tørnede »Saga« med stb.s bov imod »Slesvik«s bb.s side. Ved kollisionen led »Saga« lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra M/S »Slesvik« foreligger ikke.

315. S/S **Sandsugeren** af Helsingør, 275 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På uddybningsarbejde ved Sæby.

Påsejlet d. ²¹/₄ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²³/₄ 49.

Kl. ca. 16¹⁵, da S. lå opankret ca. 10 m uden for Sæby havns nordre havnehoved N. for linien »de to nordre havnehoveder overet« for et bovanker, der lå ca. 100 m uden for havnehovederne, og agterfortøjet til havnemolerne, sås M/S »Marjoe« af Veendam for udgående i havnen. Det blæste en frisk S.-lig brise. Under udsejlingen tørnede M. yderhavns søndre molehoved, hvorved M. faldt bb. over og tørnede S. midtskibs med stævnen. Ved påsejlingen fik S. ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

316. M/S **Sankt Ibb** af København, 626 B. R. T. Bygget 1935 af stål.

a) På rejse fra København til Malmø med passagerer.

Kol lidenet d. ⁴/₅ 49 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. ⁹/₅ 49. Søforhør i København d. ²⁴/₅ 49.

Kl. 12¹², da S.I. i stille vejr med N.-gående strøm lå fortøjet ved Havnegade med bb.s side til kajen, blev fortøjningerne kastet los, og stb.s motor blev beordret halv beordret kraft frem og straks derefter bb.s motor langsomt frem. Samtidig sås M/Gl. »Ærøpak« af Marstal for udgående agten for tværs om stb. i en afstand af 20—25 m, og umiddelbart efter blev der afgivet opmærksomhedssignal bestående af 1 lang tone med luftfløjten. Fra Æ. hørtes umiddelbart efter 2 korte toner, hvorefter skibet begyndte at dreje bb. over. Straks efter hørtes 3 korte toner fra Æ., der begyndte at bakke. Motorerne beordredes nu fuld kraft frem, hvorefter stb.s motor beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede Æ. med stævnen imod S.I.s stb.s side under en vinkel på 110°. Ved kollisionen fik S.I. det opstående lettere beskadiget.

Af den af Æ.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der skulle anløbe hjørnet af Nyhavn og Havnegade, kl. ca. 11⁴⁵ befandt sig med stævnen tværs ud for S.I. i en afstand af 15—20 m, hørtes 1 kort tone fra S.I., hvorefter S.I. gik fra kajen. Æ. afgav 3 korte toner med luftfløjten, og motoren sættes på fuld kraft bak. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen brækkede lønningen, svineryggen samt en støtte.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. I. er gået fra kajen før Æ. var passeret, og farvandet var klart.

b) På rejse fra Malmø til København med passagerer.

Politirapport dat. ¹⁰/₅ 49. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹¹/₅ 49.

Kl. ca. 16³⁰ slukkede brænderen til den oliefyrede donkeykedel, og en fyrbøder ville tænde under kedlen igen. En eksplosion indtraf, og den pågældende blev forbrændt på arme og i ansigtet. Da S.I. ankom til København kl. 17³⁰, blev den tilskadekomne i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at fyrrummet ikke blev blæst igennem før optændingen.

317. S/S **Scandia** af København, 1709 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Gdansk til Vejle med kul.

Beskadiget ved eksplosion d. ²⁷/₃ 49 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. ²/₄ 49.

Kl. 11⁴⁵, da S. befandt sig ca. 5 sm. NNØ. af Heisternest fyr, skete der en voldsom eksplosion under skibet, og umiddelbart efter hørtes 3—4 skarpe smæld fra maskinen, som straks stoppedes. En undersøgelse viste, at S. var tæt, men at maskinen var blevet stærkt beskadiget.

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

318. M/S **Set. Alban** af Odense, 238 B.R.T. Bygget 1915/41 af stål. På rejse fra Viksnes til Oslo med kis.

Forlist d. ²²/₂ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Odense d. ¹/₃ 49. Forlisanmeldelse dat. Odense d. ²⁸/₅ 49.

Kl. 14⁰⁰, da S.A. under en jævn VSV.-lig brise med høj sø befandt sig ca. 9 sm. SV.t.V. for Stavanger consolfyr, konstateredes det, at skibet havde ca. 5° slagside til bb. Maskinpumpen blev nu sat i gang og gav vand. Kl. 14²⁰ blev kursen sat mod Egersund. Kl. 14⁴⁵ havde S.A. en slagside på ca. 10°, og bb.s redningsbåd gjordes klar. Da maskinpumpen stadig gav vand, sættes kursen mod nærmeste land. Kl. 15¹³ anmodedes om hjælp gennem Stavanger radio. Kort efter stoppedes maskinen, da skibets styreevne på grund af den tiltagende slagside var mistet. Bb.s redningsbåd blev nu sat i vandet med 3 mand. for at båden ikke skulle blive taget af søen. Kl. 15²⁶ nåede vandet op til styrehuset, og resten af besætningen forlod skibet. Kl. ca. 15⁴⁵ sank S.A.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at forliset skyldes overlastning i forbindelse med den omstændighed, at ladningen ikke var tilstrækkelig sikret mod forskydning.

Anm. 2. Ved Odense søret blev føreren d. ⁶/₁₂ 49 idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af søl. § 26, 2. stk., og snl. § 4, 3. stk.

319. S/S **Sct. Knud** af Odense, 154 B. R. T. Bygget 1930 af stål.Kollideret d. $27/4$ 49 i Odense havn.Søforhør i Odense d. $3/5$ 49.

Se nr. 288 c.

320. M/S **Sejerø-Havnsø** af Sejerø, 59 B. R. T. Bygget af eg og bøg.

a) På rejse fra Havnsø til Sejerø med gods og passagerer.

Grundstødt d. $8/1$ 49 ved Sjællands V.-kyst.Rapport fra statens skibstilsyn dat. $11/1$ 49. Søforhør i Kalundborg d. $10/2$ 49.

Kl. ca. 11^{00} , da S-H. under en frisk SSV.-lig brise befandt sig ca. 1300 m fra Sejerø havn, tog skibet under nogle svære overhalinger grunden med agterenden, hvorved roret blev løftet ca. 10 cm op af sit leje.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

b) På rejse fra Sejerø til Havnsø.

Grundstødt d. $7/2$ 49 ved Sjællands V.-kyst.Søforhør i Kalundborg d. $10/2$ 49.

Kl. 6^{40} afsejlede S-H. fra Sejerø. Da skibet foretog de sædvanlige bakmanøvrer ca. 100 m uden for havnen mærkedes nogle stød i skibet, og skruen syntes at hugge mod noget. Motoren stoppedes; men da en undersøgelse ikke gav noget resultat, fortsattes bakmanøvreren, hvorved slagene fra skruen påny mærkedes. Motoren blev nu beordret langsomt frem, hvorved slagene fra skruen ophørte; men kort tid efter viste det sig, at roret ikke virkede, og S-H. opankredes ca. 300 m fra havnen. En undersøgelse viste senere, at der var brud på rorstammen ca. 1 fod under vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes rorskade opstået ved en tidligere stedfunden grundstødning.

321. M/S **Selandia** af København, 8482 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Oslo til København med stykgods og passagerer.Kollideret d. $6/12$ 49 i Oslofjord.Søforhør i København d. $9/12$ 49.

Kl. 23^{36} passerede S., der havde lods om bord, og hvis radaranlæg var i funktion, Drøbak, hvorfra der styredes efter Filtved fyr med motorerne på fuld kraft frem. Kl. 23^{45} , da S. var 2—3 sm. N. for Filtved fyr, sås forude en tågebanke. Motorerne blev beordret langsom frem, og da sirenen afprøvedes, fandtes den i uorden. Kl. 23^{51} stoppedes motorerne. Kort efter sås på katodoskopets skærm et skib ca. 10° stb. i en afstand af 1—2 sm., og kort efter sås toplanterne og det røde sidelys om stb. Roret blev lagt hårdt stb. og motorerne beordret fuld kraft bak, men kl. ca. 24^{00} tørnede S. med stævnen mod bb.s side midtskibs af det modgående skib, der viste sig at være norsk S/S »Kong Sigurd«. K.S. sank kort efter, men hele besætningen blev reddet, hvorimod S. kun blev lettere beskadiget.

322. Ff. **Sigursteinur** af Vestmanhavn. Bygget 1930. På rejse fra Oyri til Thorshavn.Grundstødt d. $24/7$ 49 ved Østerø SV.-kyst.Søforklaring og søforhør i Sandevåg d. $29/7$ 49.

Den $23/7$ kl. ca. 23^{00} afsejlede S. under en let V.-lig brise fra Oyri. Da fartøjet var omtrent ud for Kalbaksnæs, holdtes Ø. over for at gå klar af Fleserne. Noget senere blev kursen ændret S.-over, men kort efter tog S. grunden på Fleserne og blev stående. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes utilstrækkeligt farvandskendskab.

323. M/Gl. **Siri** af Svendborg, 167 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Aalborg til Nysted med cement.Forlist efter eksplosion d. $27/1$ 49 i Østersøen; 1 mand omkommet.Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $14/2$ og $5/9$ 49. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d. $25/6$ 49.

Kl. ca. 5^{00} passerede S. under en let SV.-lig brise med usigtbart vejr Fehmarnbelt fyrskib. Kl. ca. 8^{30} besluttedes det at ankre, hvorfor kursen ændredes N. på for at komme ind på lavere vand. Nogle lodskud gav 28 og 17 m vand. Kl. ca. 9^{00} , da et lodkud gav 10 m vand, indtraf en kraftig eksplosion ved skibets agterende, der straks begyndte at synke. Det lykkedes føreren, dennes hustru og barn samt bedstemanden at komme op på redningsflåden, inden S. sank, medens den øvrige del af besætningen — 2 mand — sprang overbord. Det lykkedes den ene af disse at komme op på redningsbåden, der flød med bunden i vejret, medens den anden — koksmath Vagn Sundgaard af København —, der havde fået tag i landgangen, sås drive bort med denne. Personerne på redningsflåden og redningsbåden blev senere optaget af et patruljefartøj, medens koksmathen må antages at være druknet.

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

324. S/S **Skaane** af København, 1289 B. R. T. Bygget 1919 af stål.Tørnet kaj d. $15/2$ 49 i Methil.Rapport fra Ministry of Transport, London, dat. $17/5$ 49.

Kl. 14^{00} , medens S. under en stiv SV.-lig kuling med byger forhaledes fra dock I til dock II i Methil, blev skibet af en byge sat hårdt ind mod kajen, hvorved stævnen blev beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

325. Ff. **Skagerak** nr. 1 af Skagen, 57 B. R. T. Bygget 1941 af eg og bøg.

a) På fiskeri i Barentshavet.

En mand faldet over bord og druknet d. $28/4$ 49 i Barentshavet.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. $30/6$ 49.

Kl. 15^{00} , da S. under en let SØ.-lig brise med ringe sø var ved at løbe våddet ud, fik fisker Vagn Julius Hjort Jensen af Skagen det ene ben ind i en bugt af tovene og blev trukket med over bord. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men den overbordfaldne forsvandt straks. Vådet blev nu hevet langsomt ind, men der sås intet til den overbordfaldne. En eftersøgning i forbindelse med 3 andre kuttere iværksattes, men forblev resultatløs. Efter ca. 3 timer indstilledes eftersøgningen.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Göteborg til Gravarne.

Grundstødt d. $4/11$ 49 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. $1/12$ 49.

Kl. 18^{00} tørnede S., der havde kendtmand om bord, under en stiv SV.-lig kuling med dis et skær ca. 2,7 sm., S. for Gullholmen og blev stående. Efter ca. $1/2$ times forløb kom fartøjet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev kølen en del beskadiget.

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

326. M/S **Skanseodde** af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1906/48 af stål. På rejse fra Wismar til Ayr med kali.

Kollideret d. $12/5$ 49 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $16/7$ 49.

Kl. 16^{35} passerede S. Skagens Rev fyrskib. Kl. 17^{30} blev det tåget, hvorefter farten mindskedes, og der afgaves tågesignal. Kl. 20^{35} hørtes råb forude, og udkiggeren sang ud. I det samme sås ca. 1 str. om bb. i en afstand af ca. $1/2$ skibslængde et skib, der stævnedes ret foran om S., og som senere viste sig at være svensk ff. »G. G. 384 Vejler«. S.s motor kastedes fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med luftfløjten, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede V. med stævnen imod S.s bb.s bov, som led en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

327. M/S **Skarodde** af Mariager, 190 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

Kollideret d. $17/8$ 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $27/8$ og $24/9$ 49.

Kl. 14^{00} afgik S. under en frisk V.-lig brise fra Kalkbrænderihavnen. Samtidig sås et skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Valkyrien« af Aalborg, for indgående i løbet ud for Benzinhavnen. På grund af afdriften var S.s kurs ca. 3 streger højere end retningen af løbet. Da S. havde passeret molerne og befandt sig en skibslængde fra V., blev roret lagt hårdt stb., og maskinen, der gik halv kraft frem, blev stoppet. V. drejede nu til bb., og umiddelbart efter tørnede V. med klyverbommen imod S.s mast, der brækkede.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 14^{15} under en NV.-lig kuling var for indgående i Kalkbrænderiløbet og befandt sig ca. 700 m fra molerne, sås S. for udgående, og farten blev mindsket til langsomt. Da V. var ca. 120 m fra molerne og afstanden mellem skibene var ca. 1 skibslængde, drejede S. bb. over. V.s motor blev straks kastet fuld kraft bak og roret lagt bb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at S. ikke gav signal for drejning.

328. M/Jt. **Skare** af Svendborg, 7 B. R. T. Bygget 1921 af eg, beg og fyr. På rejse fra Svendborg til Skarø med post.

Kollideret d. $24/7$ 49 i Svendborgsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $6/8$ 49.

Om formiddagen afsejlede S. fra Svendborg for motor alene. Vejret var klart, vinden svag V.-lig, strømmen V.-gående. Ud for Miramare sås et lystfartøj, der senere viste sig at være lystfartøj »Teist« af Svendborg, nærme sig på en kurs, der skar S.s kurs. S. forsøgte at gå foran om T., men herved tørnede T. med stævnen mod S.s stb.s låring.

Af den af T.s fører afgivne forklaring fremgår, at T. var gået, over stag ud for Miramare og lå bidevind med vinden stb. ind, da S. observeredes. T. holdt kurs og fart, men da kollisionen syntes uundgåelig, drejede T. bb.-over for at gå agten om S. Herved skete kollisionen som ovenfor anført, hvorved T.s stævn blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. ikke gik af vejen.

329. S/S **Skjold** af Middelfart, 1350 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Antwerpen til Le Havre med stykgods.

Kollideret d. $2/2$ 49 ved Frankrigs V.-kyst.

Søforklaring i Le Havre d. $3/2$ 49. Søforhør i København d. $24/5$ 49.

Kl. 23^{25} lettede S., der havde lods om bord, under en let Ø.-lig brise med klart vejr fra en ankerplads på Le Havre red. Kl. 23^{27} sås lidt agten for tværs om bb. et andet skib, der senere viste sig at være S/S »Tajo« af Cadix, nærme sig med stor fart. Der blev straks givet hårdt stb.s ror, og maskinen, der gik fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem og derefter stoppet og fuld kraft bak. Kl. 23^{32} tørnede T., der

umiddelbart forinden drejede bb., med stb.s låring imod S.s bb.s bov. Ved kollisionen fik S. boven en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

330. M/S **Slesvig** af København, 3100 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

a) På rejse fra Aabenraa til København med korn.

Grundstødt d. ²⁰/₁₂ 49 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²²/₁₂ 49. Søforhør i København d. ²⁷/₁₂ 49.

Kl. 13¹⁰ afsejlede S. fra Aabenraa med lods om bord. Kl. 13²⁵ gik lods fra borde, og rejsen fortsattes, idet der styredes retv. 76°. Kl. 13⁵⁰ tog skibet grunden ved Varnæs Hage og blev stående. D. ²¹/₁₂ kl. 8⁰⁰ kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets plads ikke blev bestemt ved pejlinger eller på anden måde.

b) En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ²⁴/₁₂ 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²⁷/₁₂ 49.

Kl. 22²⁰, da S. lå i frihavnen, skulle en fyrbøder tænde fyret under den oliefyrede donkeykedel. Den pågældende åbnede for luftventilen og derefter for olieventilen, hvorefter han satte ild til med en fakkel. I samme øjeblik skete en eksplosion i fyret, og en flamme slog ud, hvorved den pågældende blev forbrændt i ansigtet og på hænderne. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at fyrbøderen har undladt at udlufte kedlen tilstrækkeligt for oliedampe, inden han påny tændte fyret.

331. Dæksbåd **Snipe 3** af Skovshoved, 11 B. R. T. Bygget 1949 af mahogni og eg. På rejse fra København til Svendborg.

Tørnet mole d. ²⁰/₄ 49 i Dragør havn.

Søforhør i København d. ²²/₄ 49.

Kl. ca. 9³⁰, da S. under en NNV.-lig storm for stormsejl krydsede op gennem Svælget for at søge læ i Københavns havn, brækkede boltene, der holdt rorpinden på plads. Et merlespiger blev sat gennem rorhovedet, men beslaget på rorpinden bøjedes, så rorpinden ikke kunne bruges. Der blev sat nødsignal, og maskinen sattes i gang, men S. kunne ikke holdes tæt til vinden og drev S. over. Lidt N. for Dragør havn søgtes ind på grundet vand for at ankre, men ankerrossen rovsede udenbords. S. holdt nu ned mod sejl-løbet til Dragør havn, hvor fartøjet rørte grunden nogle gange, før det kom ud i sejl-løbet, hvor et fiskefartøj tog en trosse om bord. Denne rovsede imidlertid også udenbords, og S. drev ind på havnemolen og huggede nogle gange i bunden, før det lykkedes fiskefartøjet at sætte en slæbetrosse om bord i S. og slæbe fartøjet i havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes rorhavari i forbindelse med vejrforholdene.

332. M/S **Sonne** af Hamburg, 119 B. R. T. På rejse fra Ystad til Hamburg med kartoffelmel.

Grundstødt d. ²³/₁₀ 49 ved Møns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²³/₁₀ 49.

Kl. 4⁰⁰ grundstødte S. under en SSV.-lig storm på Flæskegrunden. D. ²⁶/₁₀ kl. 13⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper og blev slæbt ind til Stubbekøbing.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop.

333. S/S **Stal** af København, 2242 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Rouen til Casablanca med hvede.

a) Mistet anker d. ⁴/₁₁ 49 på Seinen.

Søforklaring i Rouen d. ²⁵/₁₁ 49. Søforhør i København d. ⁴/₁ 50.

Kl. ca. 3¹⁵ skulle S., der havde lods om bord, opankres for stb.s anker ved Radicatel ankerplads. Strømmen var hårdt medgående. Da 30 fv. kæde var ude, holdtes an i bremsen. Da skibet svajede hårdt op for strømmen, blev der stukket yderligere kæde, og da 50 fv. kæde var ude, brækkede kæden, og anker med 15 fv. kæde gik tabt.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes strømmen.

b) Mistet anker, påsejlet lystønde, grundstødt d. ⁷/₁₁ 49 på Seinen.

Søforklaring i Rouen d. ²⁵/₁₁ 49. Søforhør i København d. ⁴/₁ 50.

Kl. 19⁴⁰, da S. med lods om bord var ved at lette fra en ankerplads ved Radicatel, tørnede skibet på grund af strømmen hårdt op i bb.s ankerkæde. Der blev stukket på kæden til 50 fv., men kæden brækkede. Under manøvrer for at komme ud i sejl-løbet tørnede S. en lystønde, hvis fortøjningskæde knækkede. Straks derefter beordredes maskinen fuld kraft bak for at undgå kollision med en udgående damper. Her ved tog skibet grunden med agterenden, svingede rundt og blev stående. Kl. 10⁰⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper og slæbtes tilbage til Rouen. Skibet fik lønning, dæk og enkelte plader i skibssiden beskadiget under de stærke kraftpåvirkninger, der opstod medens det stod på grund.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet og grundstødningen skyldes strømmen.

334. M/Gl. **Steen B** af Lemvig, 118 B. R. T. Bygget 1892 af stål.

Havareret d. ¹⁶/₈ 49 i Rostock havn.

Søforklaring og søforhør i Sakskøbing d. ²²/₃ 49.

Kl. 14⁰⁰ skulle S.B., der lå fortøjet ved kajen i Rostock havn, forhale forefter. Det blæste en frisk

brise agterind. Under forhalingen tørnede skibet imod en tømmerflåde, der lå fortøjet langs kajen, og som var forsynet med svære jernbolte på ydersiden. D. $16/3$ om morgenen opdagedes det, at S.B. var læk, og ved en undersøgelse fandtes en 3 tommer lang og 1 tomme bred revne i skibets stb.s side ca. $3/4$ m under vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

335. S/S **Stevns** af København, 1293 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Warnemünde til West Hartlepool med props.

Havareret d. $9/2$ 49 i Nordsøen.

Indberetning fra Ministry of Transport dat. $15/2$ 49.

I dagene fra d. $9/2$ — $10/2$ mødte S. orkanagtig storm fra NV. og SØ. og svær sø og mistede en del dækslast, ligesom det opstående blev beskadiget.

Anm. Årsagen til havarierne angives at være hårdt vejr.

336. Ff. **Stinne Fjord** af Esbjerg, 45 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hull med fisk.

Kollideret d. $24/11$ 49 på Humber-floden.

Søforhør i Esbjerg d. $15/2$ 50.

Kl. ca. 20⁰⁰, da S.F., der havde lods om bord, under en let NØ.-lig brise befandt sig N. for Bull-fyr-skib, sås forude ankerlanteren fra et opankret dampskib. Da S.F. var tæt under det opankrede skib, lagde lods en, der stod til rors, roret hårdt bb. over, men kort efter blev S.F. af den hårde indgående strøm sat ned mod det andet skibs stævn. Motoren blev straks stoppet, men da S.F., der var blevet lettere beskadiget, ikke syntes at trække vand, og da det andet skib tilsyneladende ikke havde taget skade, fortsattes sejladsen ca. 15 min. senere.

Anm. Søforklaring fra det påsejlede skib foreligger ikke.

337. Ff. **Stornoway** af Esbjerg, 61 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. $25/9$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $4/11$ 49.

Kl. ca. 4⁵⁰, da S. under en let SØ.-lig brise befandt sig på en fiskeplads ca. 60 sm. V. for Graadyb Barre, skulle ankeret lattes, og fisker Børge Reinhardt Dam af Esbjerg, der stod i stævnen, skulle tage imod ankerbøjen. Herunder gled han på dækket, der var vådt, og faldt over bord. Der blev straks kastet en line og en redningskrans ud til den overbordfaldne, der langsomt drev bort fra kutteren uden at gøre forsøg på at få fat i det udkastede, og kort efter forsvandt han. Ankergrejerne kappedes, hvorefter den overbordfaldne uden resultat eftersøgte i ca. 4 timer.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

338. M/Gl. **Svalen** af Aarø, 75 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Stralsund til Haderslev med kali.

Grundstødt d. $8/8$ 49 ved Langelands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/8$ 49. Søforklaring i Haderslev d. $11/8$ 49.

Kl. 2⁰⁰ befandt S., der havde passeret Omø-Sund og styrede i Helleholm fyrs hvide fyrvinkel, sig i Omø fyr hvide faste fyrvinkel. Herfra styredes V. Kl. 3⁰⁰ blev det diset, og farten mindskedes til 3 knob. Pludselig sås forude en kost, som antoges for at være den hvide 1-kost ved Kobberdyb, men som senere viste sig at være den røde 1-kost ved samme løbs N.-side. Roret lagdes hårdt stb., og S. drejede stb. over, men kort tid efter tog skibet grunden ca. 100 m fra den røde 1-kost og blev stående. Kl. 11³⁰ kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet ved anduvning af Kobberdyb.

339. Ff. **Svanen** af Skagen, 6 B. R. T. Bygget ca. 1924.

Påsejlet og sunket d. $16/2$ 49 i Skagens havn.

Søforklaring i Skagen d. $3/3$ 49.

Se nr. 222.

340. Ff. **Svanen** af København, 7 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr.

Kollideret d. $22/9$ 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $29/9$ 49.

Om aftenen, da S. for indgående i havnen befandt sig ud for Havnegade, sås S/S »Øresund« af Malmø dreje ud fra kajen, hvor det havde ligget fortojet med stævnen N.-efter, ca. 15 m S. for et andet skib. S.s motor, der gik halv kraft frem, blev straks kastet fuld kraft bak; men herved gik motoren i stå, og straks efter tørnede Ø. med bb.s bov imod S.s stævn, som knustes.

Af den af Ø.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 19³¹ afgik fra Havnegade, efter at der var afgivet et opmærksomhedssignal med dampfløjten. Da Ø. var drejet ca. 40° ud fra kajen, blev maskinen beordret fuld kraft frem. Kort efter sås S. forude om bb. i ca. 10 m afstand fra Ø.s stævn med kurs mod Ø. Roret blev straks lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med dampfløjten. Da S. drejede til bb., blev maskinen stoppet og derefter beordret fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen imod Ø.s bb.s bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at Ø. er afsejlet fra kajen uden at sikre sig, at dette kunne ske uden fare for kollision med skibe, der sejlede i løbets længderetning.

341. Ff. **Svanhild** af Agger, 19 B. R. T. Bygget 1906 af eg og beg. På fiskeri i Østersøen.

Motorhavari d. $23/2$ 49, grundstødt d. $4/3$ 49 ved Polens kyst; forlist.

Indberetning fra konsulatet i Gdynia dat. $5/3$ 49. Søforhør i Vestervig d. $16/5$ og $17/6$ 49 og i Rønne d. $8/6$ 49.

D. $23/2$ kl. ca. 24⁰⁰, da S. befandt sig N. for Brüsterort, ca. 25 sm. fra land, svigtede kølevandspumpen, hvorved cylinderdækslet sprængtes. Reservedækslet blev sat på, men sprængtes kort efter, hvorefter der ankredes. D. $1/3$ kl. ca. 20⁰⁰, da det blæste en NØ.-lig snestorm, kappedes ankret, da S. var ved at blive overiset. D. $2/3$ om formiddagen, da S. var drevet ca. 20 sm., ankredes for reserveankret. Ca. 15 timer senere opdagedes det, at kutteren var læk i forskibet, og da overisningen tiltog, kappedes reserveankret, hvorefter fok og storsejl sattes, og der styredes en V.-lig kurs. Senere blæste sejlene i stykker, hvorefter der riggedes en presenning op som fok. D. $4/3$ kl. ca. 13⁰⁰ befandt S. sig under en stormende NØ.-lig kuling med sne ca. 3 sm. fra land mellem Rixhøft og Wielka Wies. Da S. befandt sig ud for Wielka Wies havn sattes nød-signal, og det forsøgtes at komme i læ af Hela. Senere forsøgtes det at anløbe Wielka Wies, men herunder grundstødte S. ca. 50 m SØ. for havneindløbet. Ca. 1 time senere blev besætningen — 4 mand — reddet i land af polske fiskere. S. er senere blevet vrug.

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

342. M/Sk. **Svanhild** af Bleket, 167 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $6/9$ 49 i Aarhus.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. $6/9$ og $7/9$ 49. Søforklaring den $8/9$ 49 i Aarhus.

Kl. ca. 15⁰⁰, da S. lå i sydhavnen og lossede brædder, og et slæng, der vejde 419 kg, befandt sig i mands-højde over kajen, sprængtes lossewiren, og brædderne faldt ned over havnearbejder Kabel Svend Ola Antonius Johansson af Aarhus, der blev hårdt kvæstet. Den tilskadekomne, der blødte stærkt og var bevidstløs, blev i tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han afgik ved døden kort efter indlæggelsen.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at wiren var for gammel og slidt.

343. D/Fa. **Svea** af Helsingør, 799 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Helsingør til Helsingør med passagerer og biler.

Tørnet færgeløje d. $7/6$ 49 i Helsingør havn.

Søforklaring i Helsingør d. $10/6$ 49.

Kl. ca. 15³⁰, da S. under en svag NV.-lig brise med S.-gående strøm passerede Helsingør havns søndre mole, blev agtermaskinen, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem, og formaskinen, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt bak. Da S. befandt sig midt i havnen, og farten ikke syntes at aftage, blev formaskinen beordret fuld kraft bak, og straks efter, da færgens fart syntes at øges, beordredes agtermaskinen fuld kraft bak. Umiddelbart efter beordredes forceret fuld kraft bak på begge maskiner, men kort efter tørnede S. med voldsom kraft mod bunden af færgeløjet. Ved kollisionen kom 13 passagerer til skade, og færgeløjet blev stærkt beskadiget, ligesom S. led en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen muligvis i tide kunne være afværget, dersom maskintelegraferne havde været forsynet med svartelegrafer, og dersom der på broen havde været installeret frem- og bakviser, således at skruernes omdrejningsretning kunne kontrolleres.

344. M/Gl. **Sven Erik** af Vejle. 91 B. R. T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Struer til Nørresundby i ballast.

Grundstødt d. $4/8$ 49 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $6/8$ 49.

Søforhør i Aalborg d. $27/8$ og $29/8$ 49. Søforklaring og søforhør i Vejle d. $7/9$ 49.

D. $3/8$ kl. ca. 21⁰⁰ ankrede S.E. under en frisk VNV.-lig brise Ø. for cementfabriken »Norden«s bro for et anker og 30 fv, kæde. Strømmen var Ø.-gående. D. $4/8$ kl. ca. 2⁰⁰, under en opfriskende VNV.-lig kuling, gik S.E. i drift. Det forsøgtes at stikke det andet anker i bund, men inden dette lykkedes tog S. E. grunden og blev stående. D. $6/8$ om eftermiddagen blev skibet bragt flot ved hjælp af bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der ikke blev holdt ankervagt.

Anm. 2. D. $7/3$ 50 blev føreren ved søretten i Aalborg frikendt for overtrædelse af søl. § 293.

345. M/S **Svendborg** af Svendborg, 89 B. R. T. Bygget 1899/34 af stål.

a) På rejse fra København til Svendborg med stykgods.

Grundstødt d. $25/1$ 49 i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $29/1$ 49. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $14/2$ 49.

Kl. ca. 10⁰⁰, da S befandt sig tværs af Vejrø blev det tåge. Farten blev mindsket, loggen sat, og der styredes mod Omø Sund. Der blev loddet med passende mellemrum. Kl. 11³⁰, da distancen til Omø Sund var udløbet, stoppedes maskinen, og der blev taget en række lodskud, der gav fra 10 til 7 m vand. Umiddelbart efter sidste lodskud tog S. grunden og blev stående på Omø Rev. Strømmen viste sig nu at være hårdt N.- gående. D. $27/1$ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

b) På rejse fra Svendborg til Kolby Kås med stykgods.

Påsejlet bro d. $19/4$ 49 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $9/5$ 49.

Kl. ca. 22³⁰, da S. under en frisk brise med regndis befandt sig omtrent ud for Knudshoved fyr, gik føreren under dæk for at reparere det elektriske ledningsnet til kompaslyset, som var slukket, og overlod

roret til bedstemanden. Kl. 22⁵⁵ kom føreren atter på dækket og så da. at skibet styrede ret mod Knudshoved anlægsmole. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak. men umiddelbart efter tørnede S. mod anlægsmolen. Ved påsejlingen blev stb.s anker trykket igennem bovpladen, og en del af ladningen, der bestod af tomme flasker, knustes.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at føreren ikke havde instrueret bedstemanden om de i sigte værende fyr, inden han gik under dæk.

c) På rejse fra Svendborg til København med stykgods.

Grundstødt d. 7/7 49 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 8/7 49.

Kl. 0³⁰ tog S. grunden ved Hagen V. for Nyord. D. 10/7 kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibets projektør svigtede på grund af et brud på projektørkablet.

346. M/Sk. **Sværdfisken** af København, 446 B. R. T. Bygget 1920 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Angmagssalik til Scoresbysund med passagerer og stykgods.

Havareret d. 1/9 49 i Danmarksstrædet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Reykjavik d. 6/9 49.

Kl. 10³⁰, da S. under en orkanagtig storm lå underdrejet i Danmarksstrædet. tog skibet en svær brådsø over fordækket, hvorved skanseklædningen fra bak til brohus blev revet bort, fem støtter knækkede og S. blev læk. Da S. vedblev at tage søer over. besluttedes det d. 2/9 kl. 8³⁰ at søge nødhavn i Reykjavik, hvortil skibet ankom d. 4/9 kl. 1⁰⁰.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

347. M/Jt. **Sylvia** af Svendborg, 20 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Aabenraa til Bandholm med rug.

Grundstødt d. 10/2 49 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. 14/2 49. Strandingsindberetning dat. 15/2 49.

Den 9/2 kl. ca. 18³⁰ ankrede S. i fint vejr med sydlig brise for 15 fv. kæde op ved Raagø. I løbet af natten friskede vinden til storm, hvorfor det andet anker sattes. D. 10/2 kl. ca. 3³⁰ knækkede begge ankerkæder, hvorefter S. drev nordpå. Motoren startedes, men stoppede, da skruen blev koblet til, idet en overborddrevet trosse var kommet i skruen. Kl. ca. 4⁰⁰ tog S. grunden på V.-siden af Raago Kalv. D. 13/2 kl. ca. 10³⁰ kom S. af grunden ved fremmed hjælp, efter at ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

348. M/Jt. **Sylvia** af Bandholm, 97 B. R.T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Bandholm til København med byg.

Grundstødt d. 10/6 49 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. 22/6 49.

Kl. ca. 11⁰⁰ passerede S. lystønden »Sorte Rende«. Da S. havde passeret den anden røde stage med 1 opadvendt kost i Søndre Løb tæt om bb., blev roret lagt lidt stb. Da S. var begyndt at dreje, blev der gjort tegn til rorsmanden om at støtte, men i stedet for lagdes roret hårdt stb. Der blev straks givet hårdt bb.s ror, men umiddelbart efter grundstødte S. ved en hvid stage med 1 halmvisk på løbets sydside og blev stående. Kl. ca. 18⁰⁰ kom S. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

349. M/Gl. **Søren Larsen** af Nykøbing Mors, 168 B. R.T. Bygget 1949 af eg og bøg På rejse fra Kolberg til Nykøbing Mors med kul.

Grundstødt d. 29/9 49 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør d. 1/10 49 i Nykøbing Mors.

Kl. 7¹⁵, da S.L. med lods om bord befandt sig V. for Aalborg, blev det tåge. Der blev gjort klar til ankring, og der sejlede med langsom fart. Kl. 7³⁰ tog skibet grunden mellem »Norden« og den 1. røde prik. Kl. 12⁰⁵ kom S.L. flot ved hjælp af en bugserbåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

350. Ff. **Søstjernen** af Aalbæk, 13 B. R. T. Bygget 1902 af eg og fyr. På fikeri i Skagerrak.

Forlist d. 13/9 49 i Skagerrak.

Søforhør i Frederikshavn d. 20/9 49.

Kl. ca. 13³⁰, da S. ca. 12 sm. misv. N. for Skagens Rev under en frisk Ø.-lig brise sejlede op til sine redskaber, opdagedes det, at søvandet var trængt ind i lukafet og stod i højde med damdækket. Skønt der blev øst og pumpet, steg vandet stadig, og motoren gik i stå. S. blev taget på slæb af ff. »Falken« af Aalbæk, men sank efter 20 minutters bngsering på 124 m vand, efter at besætningen —3 mand — var taget om bord i det andet skib.

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

351. S/S **Taarnborg** af København. 2346 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Rodoato til Nørresundby og Aarhus med solsikkekager.

Røgudvikling og brand om bord i dagene 22/12—25/12 49 i Nørresundby og Aarhus.

Søforhør i Aarhus d. 28/12 49.

D. $22\frac{1}{12}$ Kl. ca. 20⁰⁰, da T. lossede i Nørresundby, konstateredes røgdudvikling i bb.s side af IV-lugen op mod maskinskoddet. Røgdannelsen dæmpedes ved tildækning med tørre kager. Efter endt losning blev agterlasten tildækket og lufrørene lukket med ventilhætter. D. $23\frac{1}{12}$ Kl. 7⁰⁰ konstateredes nogen røg i IV-lugen. Røgdannelsen standsedes påny ved tildækning med tørre kager. Kl. 21³⁰ afsejlede skibet fra Nørresundby og ankom d. $24\frac{1}{12}$ kl. 11⁰⁰ til Aarhus. Der konstateredes ingen røgdudvikling på rejsen. D. $25\frac{1}{12}$ kl. 0¹⁵ konstateredes, at bb.s skod i tunnelrecessen var brandvarmt, og at malingen skallede af. Endvidere var der nogen røgdannelse ved tunnelrecessen i IV-lasten. Brandvæsenet blev tilkaldt og ankom kl. 0³⁵, hvorefter branden slukkedes med vand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i solsikkekagerne.

352. M/Gl. **Talata** af Thisted, 100 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Herøya til Graasten med kalksalpeter.

Grundstødt d. $20\frac{7}{7}$ 49 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Graasten d. $23\frac{7}{7}$ 49.

Kl. ca. 0³⁰ passerede T. under en jævn VNV.-lig brise Strib. Kl. ca. 3⁴⁰, da T. gik med reduceret fart, og en regnbyge skjulte farvandsafmærkningen, tog skibet grunden ca. 250 m S.t.V. af Baagø fyr og blev stående. Kl. 11⁵⁰ kom T. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes det usigtbare vejr i forbindelse med, at afstanden til Baagø fyr blev bedømt forkert.

353. Ff. **Teddy Thiim** af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i februar 49 i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $23\frac{2}{2}$ 49. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $1\frac{3}{3}$ 49.

D. $8\frac{2}{2}$ kl. ca. 18³⁰ afsejlede T.T. fra Esbjerg. D. $9\frac{2}{2}$ om aftenen friskede vinden kraftigt fra SV. og tiltog i løbet af natten til orkanagtig styrke. D. $10\frac{2}{2}$ kl. 2⁰⁰ havde et andet fiskefartøj radioforbindelse med T.T., der da befandt sig ca. 70 sm. VSV. af Graadyb Barre. D. $17\frac{2}{2}$ fandtes på Bjerregaard strand ved Nymindegab 2 redningskranse mrk. »Teddy Thiim« og en del vraggods, der identificeredes om hidrørende fra T.T., der derfor må antages at være forlist.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Christian Laugesen Thiim. bedstemand Niels Peter Andreas Jacobsen og fisker Niels Rydahl Sørensen, alle af Esbjerg, samt kok Marius Peter Nørholm Iversen af Rindby, Fanø.

Anm. 2. Ministeriet kan ikke se bort fra muligheden af, at forliset skyldes en minesprængning.

354. 3m. M/Sk. **Tegl** af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Stettin til Lemvig med kul.

a) Grundstødt d. $10\frac{11}{11}$ 49 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. $16\frac{11}{11}$ 49.

D. $9\frac{11}{11}$ kl. 20⁵⁰ passerede T. i klart vejr under en svag SV.-lig brise Ranzow fyr i en afstand af 2,5 sm. Kl. 21²⁰ blev det tæt tåge, og farten mindskedes til langsomt. Kl. 22³⁰ hørtes tågesignal fra Arkona fyr, og det besluttedes at ankre under land. Der styredes nu ind mod land, idet loddet holdtes gående. D. $10\frac{11}{11}$ kl. 0³⁰, da et lodskud viste 6 fv. vand, tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 1³⁰ kom T. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

b) Tørnet bro d. $15\frac{11}{11}$ 49 i Oddesund.

Søforklaring i Lemvig d. $16\frac{11}{11}$ 49.

Kl. 6⁰⁰, da T. i stille, klart vejr skulle gå gennem Oddesundbroen, blev skibet af strømmen sat ind mod broens sydlige side. hvorved T. fik en planke trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen med broen skyldes strømsætning.

355. Lystfartøj **Teist** af Svendborg, 3 B. R. T. Bygget 1921. På lystsejls i Svendborg Sund.

Kollideret d. $24\frac{7}{7}$ 49 i Svendborg Sund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $6\frac{8}{8}$ 49.

Se nr. 328.

356. M/S **Ternan** af Thorshavn, 300 B. R.T. Bygget 1943 af eg og fyr. På rejse fra Thorshavn til Bergen med passagerer.

Motorhavari d. $3\frac{8}{8}$ 49 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Lerwick $5\frac{8}{8}$ 49.

Kl. 16¹⁵, da T. under en stiv N.-lig kuling befandt sig ca. 37 sm. S. 70°Ø. af Bressay fyr. stoppedes motoren på grund af mangel på smøreolie. D. $4\frac{8}{8}$ kl. 11⁰⁰ blev T. taget på slæb af en trawler, der telegrafisk var kaldt til assistance, og blev bugseret ind til Lerwick, hvortil skibene ankom kl. ca. 21⁰⁰.

Anm. Årsagen til motorstoppet fremgår af det ovenfor anførte.

357. Ff. **Ternen** af Gilleleje. På rejse fra fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $2\frac{9}{9}$ 49 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d. $3\frac{9}{9}$ 49.

Kl. ca. 1⁰⁰, da T., der gik for sejl alene, under en frisk SØ.-lig brise styrende V.t.S. befandt sig ca. 1 sm. S. for lys- og fløjtetønden på 56°52'4 N. brd., 12°02'0 Ø. lgd., sås om bb. et andet skibs grønne sidelys og toplanterner. Pludselig forsvandt det grønne sidelys, og det røde sidelys kom til syne for straks efter

igen at forsvinde, hvorpå det grønne sidelys atter sås. Umiddelbart efter tørnede det andet skib mod T.s stb.s side ved boven og midtskibs. Ved kollisionen fik T. 3 støtter og et stykke lønning knækket, skandækket løftet, rorpinden knækket og trawlgalgen og projektoren ødelagt. Der opnåedes forbindelse med det andet skib, hvis besætning talte svensk eller norsk; men på grund af vejrforholdene lykkedes det ikke at få oplyst navn og hjemsted på dette.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

358. M/S **Texas** af København, 2328 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

Brand om bord i dagene $24/8$ — $2/9$ 49 i Aalborg og Nørresundby.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $30/8$ og i Nørresundby d. $3/9$ 49.

D. $24/8$ kl. ca. 18⁰⁰, medens T. lå i Aalborg, konstateredes røgudvikling fra nr. 3 underlast, hvor der fandtes et parti oliekaner. Lugen blev skalket, og d. $25/8$ blev partiet opløst. De følgende dage var der røgudvikling fra oliekanerne i 2- og 4-lasten. D. $30/8$ var røgudviklingen fra 4-lasten så kraftig, at brandvæsenet måtte tilkaldes til at opløse det røgudviklende parti. KL ca. 12⁰⁰ forsejledes til Nørresundby, hvor losningen fortsattes. Kl. ca. 19⁴⁵ brød ilden under losningen frem i 4-lugen, og brandvæsenet måtte påny tilkaldes. De følgende dage måtte brandvæsenet flere gange tilkaldes for at slukke ilden i 4-lasten. D. $2/9$ kl. 18⁰⁰ var oliekanerne udlosset. Ved røgudviklingen og branden er der sket skade på maling samt garnering i lastrummene.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

359. S/S **Themis** af Hammerhavnen, 252 B. R.T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Gjerrild Bro til København med ral.

Forlist d. $23/2$ 49 i Kattegat; 7 omkomne.

Søforhør i København d. $25/2$ 49. Forlisanmeldelse dat. København d. $11/4$ 49.

Kl. ca. 0⁰⁰, da T. under en hård VNV.-lig kuling befandt sig ca. 3 sm. SØ. for Hesselø, fik skibet stærk bb.s slagside. Da slagsiden stadig blev større, afgaves nødsignaler. Det forsøgtes at lægge skibet med stævnen mod søen, men damptrykket på kedlen var faldet så meget, at styret over skibet mistedes. Bb.s redningsbåd blev nu sat på vandet. Fanglinen var imidlertid ikke fastgjort om bord, hvorfor båden drev væk med en mand, som senere blev optaget af et andet skib. T. havde nu 60—70° slagside, og da det viste sig umuligt at sætte stb.s redningsbåd på vandet, tog den resterende del af besætningen 8 mand — plads i båden. Kort efter — kl. ca. 1³⁰ — sank T. på 56°10' N. brd., 11°47' Ø. lgd. Stb.s redningsbåd kom herunder uklar af daviderne og blev trukket med skibet ned, men flød kort efter op med bunden i vejret. 1 mand fik fat i en redningskrans og blev senere optaget af et skib, der var kommet til assistance, medens de resterende 7 mand omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Christian Orla Juul Jensen af København, styrmand Thorvald Christensen Møller af Valby, maskinpasser Ernst Theodor Nilsson af Sjællands Odde, samt fyrbøderne Arne L. H. Davidsen og Helge Arent Laursen, ungmand Knud Laurids Christiansen og kok Poul Tonni Christiansen, alle af København.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at ladningen ikke var sikret imod forskydning.

Anm. 3. Ved sø-og handelsretten blev T.s reder den $15/3$ 50 frifundet for overtrædelse af søl. § 292., 3. stk.

360. Ff. **Thetis** af Frederikshavn, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Østersøen.

En mand faldet over bord og druknet d. $3/12$ 49 i Østersøen.

Søforklaring og Søforhør i Frederikshavn d. $4/1$ 50.

Kl. 10²⁰, da T. under en svag SV.-lig brise befandt sig ca. 60 sm. NØ. $1/2$ N. for Østergarn fyr på Gotland, savnedes fisker Knud Erik Larsen af Frederikshavn, der kort forinden havde været beskæftiget på dækket ved bb.s lønning. Den pågældende eftersøgtes forgæves om bord, og da hans hue sås i vandet ud for T.s bb.s side, formodedes det, at den forsvundne var faldet over bord og druknet, hvorfor farvandet gennemsejledes i ca. $1\frac{1}{2}$ time, men uden resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er gledet på dækket, der var fugtigt, og er faldet over bord.

361. S/S **Thor** af København, 1600 B. R. T. Bygget 1911 af stål.

a) På rejse fra Rouen til Hamborg.

En mand forsvundet d. $10/7$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Horsens d. $14/12$ 49.

Kl. cda. 9⁰⁰, da T. befandt sig mellem Texel og Hubert Gat, opdagedes det, at en blind passager, tysk statsborger Ignatz Wlodarczyk, der senest var bemærket kl. ca. 4⁰⁰, savnedes. En eftersøgning om bord gav intet resultat. Da det antoges, at han var sprunget over bord, blev meddelelse herom udsendt pr. radio. D. $11/8$ 49 drev den pågældendes lig i land ved Sild.

b) På rejse fra Aalborg til Horsens i ballast.

Grndstødt d. $13/12$ 49 i Horsens Fjord.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. $14/12$ 49.

Kl. 12⁴⁵, da T., der havde lods om bord, under en stiv SV.-lig kuling med usigtbart vejr med maskinen gående halv kraft frem, befandt sig i den S.-lige side af den gravede rende ca. 600 m fra havnen, tog skibet grunden på rendens sydkant og blev stående. Kl. 15¹⁵ kom T. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

362. Ff. **Thyra Grøne** af Skagen, 36 B. R.T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra fiskeri i Skagerrak til Skagen.

Grundstødt d. $12\frac{1}{2}$ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12\frac{1}{2}$ 49. Søforhør i Skagen d. $18\frac{1}{8}$ og $13\frac{1}{10}$ 49.

Kl. ca. 5⁰⁰ afbrød T.G. fiskeriet for at gå i havn, og samtidig loddedes 52 fv. Det var tæt tåge, og strømmen var hårdt Ø.-gående. Fra fiskepladsen styredes S. Kl. ca. 6³⁰ loddedes atter 52 fv. Kort efter radiopejledes Hirsholmene i S.t.Ø. Kl. 6⁵⁵ tog fartøjet grunden ca. 1¹/₂ km V. for Gl. Skagen og blev stående. T.G. kom senere flot ved egen hjælp.

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

b) På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $19\frac{1}{9}$ 49 i Nordsøen.

Indberetning fra konsulatet i Newcastle upon Tyne dat. $20\frac{1}{9}$ 49. Søforklaring i Skagen d. $29\frac{1}{9}$ 49. Forlisansmeldelse dat. Skagen d. $12\frac{1}{10}$ 49.

Kl. ca. 21³⁰, da T.G. i stille, klart vejr befandt sig ca. 140 sm. misv. N. for Humber fyrskib styrende Ø.t.S., sås om stb. et skib, der senere viste sig at være engelsk trawler »St. Rapier« af Hull, nærme sig agterfra på samme kurs. Ca. 2 minutter senere drejede St. R. pludselig bb. over og tørnede kort efter imod T.G.s stb.s side ud for motorrummet. Ved kollisionen blev T.G. læk, og fartøjet sank i løbet af få minutter. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord i St.R.

Anm. Søforklaring fra St.R. foreligger ikke.

363. M/Sk. **Tide** af Fredericia, 197 B. R. T. Bygget 1903/46 af stål.

a) På rejse fra Køge til Frederikshavn i ballast.

Motorhavari d. $5\frac{1}{8}$ 49 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Stockholm d. $16\frac{1}{8}$ 49.

Kl. 13¹⁵, da T. under en NV.-lig kuling befandt sig på ca. 59°31' N. brd., 20°06' Ø. lgd., opdagedes det, at motorens olietryk var faldet til 0. Farten mindskedes, og olietrykket bragtes ved hjælp af håndpumpen op på 1,2, hvorefter motoren atter sattes på fuld kraft frem. Da motoren imidlertid begyndte at banke, stoppedes den, og der fortsattes for sejl alene. Det viste sig nu, at flere lejer var brændt af. T. blev senere af en tilkaldt slæbebåd bugseret til Stockholm.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes manglende kendskab til pasning af motoren.

b) På rejse fra Frederikshavn til Næstved med træ.

Forlist d. $19\frac{1}{10}$ 49 i Den finske Bugt; 5 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $25\frac{1}{11}$ 49. Forlisansmeldelse dat. Fredericia d. $16\frac{1}{1}$ 50.

D. $17\frac{1}{10}$ kl. 15⁰⁰ afsejlede T. fra Frederikshavn lastet med 100,639 stds. brædder og planker, hvoraf 27,5 stds. på dækket. T., der på rejsen flere gange var i radiotelefonisk forbindelse med M/Sk. »John« af Rønne og M Gl. »Kama« af Svendborg, meddelte d. $19\frac{1}{10}$ kl. 8⁰⁰, at vinden var frisket fra SV. til styrke 7, og at skibet havde fået slagside, hvorfor en del af dækslasten blev kastet over bord. Endvidere var lukafet delvis fyldt med vand. Kl. 16⁰⁰ meddeltes, at man var vendt om, idet motorens kobling var brudt sammen, og T. drev for 2 sejl nord på mod Den finske Bugt. Kahytten var da halv fyldt med vand, hvorfor der lempedes yderligere dækslast over bord. Føreren ønskede ikke på dette tidspunkt assistance. Kl. 16⁵⁰ udsendtes nødsignal fra T., der var ved at synke på pladsen 59°30' N. brd., 23° Ø. lgd. Kl. ca. 17⁵⁰ hørtes for sidste gang svage signaler fra T., som senere forgæves blev eftersøgt på den opgivne position og derfor må anses for at være forlist. Vraggods hidrørende fra T. samt ligene af 4 af de 5 ombordværende personer er senere drevet i land på Finlands S.-kyst.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Aage Nørgaard af Langaa, bedstemand Leo Georg Pedersen af Regenbro, letmatros Hans Jørgen Friis Hansen og ungmand Per Aaberg, begge af København, samt kok Gunnar Egon Jensen af Lillerød.

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

364. Ff. **Tina Marie** af Hejlsminde, 8 B. R. T. På fiskeri i Lillebælt

Brand om bord d. $29\frac{1}{12}$ 49 i Lillebælt.

Søforhør og søforklaring i Sønderborg d. $10\frac{1}{1}$ 50.

Kl. 14⁰⁰. da T.M. under en svag SV.-lig brise befandt sig NØ. for Als, skete der en eksplosion i motorrummet, og der udbrød en voldsom brand i agterskibet. Det forsøgtes at slukke branden med ildslukker og vand, men ilden bredte sig til styrehuset og ruffet. Et tilkaldt fiskefartøj slæbte fartøjet ind på lavt vand, hvor det sattes på grund, og ilden slukkedes.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at oliedampe i motorrummet er blevet antændt.

365. Ff. **Tine Petersen** af Skagen, 25 B. R.T. Bygget 1944 af eg og bøg På fiskeri i Nordsøen. Brand om bord d. $9\frac{1}{6}$ 49 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $16\frac{1}{6}$ 49.

Kl. 2⁰⁰, da T.P. lå til ankers ca. 145 sm. V. $1\frac{1}{2}$ N. af Thyborøn kanal, forsøgtes det at starte motoren. Da blæselamperne var tilstoppede, lykkedes det først at få motoren i gang kl. 3³⁰. Kl. 4⁰⁰ begyndte motoren at gå uregelmæssigt. En undersøgelse viste, at der var brand i motorrummet. Da det var umuligt at få fat ildslukningsapparatet, der befandt sig i motorrummet, forsøgtes det at slukke med vand. Der afgaves nødsignal. Noget senere fik T. P. assistance af et tililende fiskefartøj, der pumpede vand ned i motorrummet. Efter ca. 2 timers forløb var branden slukket. T.P. blev taget på slæb af det andet fartøj og bugseret til Skagen, hvortil fartøjerne ankom d. $11\frac{1}{6}$ kl. 8³⁰.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at blæselamperne har antændt træværket i motorrammet.

366. S/S **Tjaldur** af Thorshavn, 1437 B.R.T. Bygget 1915 af stål.

En dreng kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $24/8$ 49 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $25/8$ 49.

Kl. ca. 19^{10} , da en 10årig dreng, Aage Eigil Fick, var på vej henover mellemdækket på T., der lå ved Asiatick Plads, faldt han ned i bunden af lastrum nr. 2 gennem mellemdækslugen, der var afdækket. Den pågældende, der havde næseblod og klagede over smerter i hovedet, blev senere kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

367. Ff. **Tom** af Frederikshavn, 25 B. R. T. Bygget 1917 af eg, bøg og fyr.

Brand om bord d. $15/11$ 49 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $28/12$ 49.

Kl. ca. 17^{30} , da T. lå fortøjet ved nordre mole. gik kokken, der var alene om bord, i land efter at have fyldt brændsel på kakkelovnen i lukafet. Kl. 21^{00} , da kokken kom tilbage til fartøjet, havde der været brand i lukafet. Ilden var blevet slukket af folk fra land. Ved branden blev skodderne omkring kakkelovnen ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at kakkelovnen er blevet overophedet, fordi den nederste fyrdør ikke var blevet lukket efter brændselspåfyldningen.

368. S/S **Tora** af Arendal, 930 B. R. T. Bygget 1921. På rejse fra Aalborg til Haugesund i ballast.

Mistet ankre d. $30/1$ 49 i Kattegat,

Søforklaring i Frederikshavn d. $1/2$ 49.

Kl. 7^{15} lettede T., der den foregående aften var ankre op S. for Læsø Rende Fyrskib på grund af tåge, for at fortsætte rejsen. Det friskede pludselig op, og vinden, der var V., kom i orkanagtige byger. Da T. ikke kunne styres, ankredes igen. Kl. 9^{00} sattes maskinen på langsomt frem for at støtte ankrene, men kl. 10^{00} brækkede kæderne, og T. begyndte at drive. Kl. 10^{30} sendtes nødsignal, da T. var ved at drive ind på land ved Læsø. Kl. 11^{30} var vinden løjet noget af, og da en bjergningsdamper var på vej til assistance, annulleredes nødsignalet. Kl. 17^{00} opnåedes forbindelse med bjergningsdamperen, der bugserede T. til Frederikshavn.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

369. Ff. **Trafik** III af Sønderborg, 20 B. R. T. Bygget af eg og fyr. På rejse fra Lonsemaj til Sønderborg med Grus.

Kollideret d. $25/1$ 49 i Als Sund.

Søforklaring i Sønderborg d. $29/1$ 49.

Se nr. 12.

370. M/S **Trean** af Gøteborg, 174 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Stege til Mandal med stykgods.

Grundstødt d. $26/10$ 49 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/10$ 49.

Kl. 17^{32} grundstødte T. under en stærk SØ.-lig storm ved Stammenakke. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene i forbindelse med strømsætning.

371. Ff. **Triton** af Hvide Sande, 21 B. R.T Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Grimsby med levende fisk.

Grundstødt og forlist d. $9/10$ 49 ved Englands Ø.-kyst; 2 omkomne.

Søforklaring i Hull d. $10/10$ 49. Forlisanmeldelse dat. Hvide Sande d. $30/11$ 49. Søforklaring i Ringkøbing d. $5/1$ 50.

Kl. ca. 23^{15} passerede T. i diset vejr Spurn fyrskib om stb. i ca. 1 SM.s afstand, og kursen ændredes til VNV. Kl. ca. 24^{00} tog fartøjet grunden ca. 3 sm. Ø. for Spurn. Skruen skiftedes til bak, og T. gled af grunden igen. Det forsøgtes atter at skifte skruen til frem, men koblingen havde sat sig fast, og kort tid efter tog fartøjet atter grunden med agterenden og blev stående. Ved grundstødningen sprang T. læk, og d. $10/10$ kl. ca. 2^{00} . da motorrum og last var løbet fuld af vand, forlod besætningen — 4 mand — fartøjet i jollen. Umiddelbart efter kæntrede en sø jollen. 2 af de ombordværende svømmede i land, medens de to andre, der sidst sås klynge sig til jollen, forsvandt. Skibet er senere blevet vrags.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Svend Andersen af Hvide Sande og fisker Anders Christian Christensen af Søndervig.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes diset vejr og strømsætning.

372. M/Gl. **Twee Gebroeders** af Groningen. 134 B. R. T. På rejsen fra Nykøbing Mors til Belgien med molersten.

Grundstødt d. $22/1$ 49 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $27/1$ 49.

D. $22/1$ grundstødte T.G. På Tunø Røn. Skibet er senere baret flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

373. S/S **Uranienborg** af Landskrona, 300 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra København til Malmø.

Kollideret d. $27/8$ 49 i Sundet.

Søforhør i København d. $6/9$ 49.

Da U. under en SØ.-lig vind passerede molerne ved Kronløbet, sås om bb. en lystkutter, der sejlede for bb.s halse. Kursen ændredes bb. over for at gå agten om lystkutteren. Da lystkutteren befandt sig i en afstand af 20—25 m fra U., luvede den pludselig op, og farten gik af den. Roret lagdes hårdt bb., og maskinen beordredes stop. men umiddelbart efter, kl. 16^{50} , tørnede U. med stb.s bov mod lystkutteren, der derefter gled ned langs U.s stb.s side. hvor rigningen fiskede en fender, og masten knækkede.

Af den af lystkutterens besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj, der var på rejse fra København til Dragør, mellem kl. 16^{30} og 17^{00} under svage, skiftende vinde, styrende en S.-lig kurs med Trekroner lidt om stb., befandt sig i den N.-lige side af Kronløbet i en afstand af ca. 800 m fra molehovederne, sås et skib for udgående, der syntes at holde N.-over. Kl. ca. 16^{50} fløvede vinden, og lystkutteren mistede styringen, og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen knækkede lystkutterens mast, og fartøjet fik huller i siden og i dækket, ligesom der skete mindre ovenbords skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

374. S/S **Uranienborg** af København, 3365 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Guayabal til Baltimore med rå sukker.

Kollideret d. $25/10$ 49 i Chesapeake Bay.

Indberetning fra vicekonsulatet i Baltimore dat. $3/11$ 49.

Kl. 13^{45} , da U. befandt sig ca. 1 sm. N. for Cape Henry, toges lods om bord, og rejsen fortsattes med maskinen gående fuld kraft frem, idet der styredes 325° . Samtidig sås agten for tværs om stb. i en afstand af ca. $1/2$ sm. et slæb bestående af slæbebåd »Wathen II« af Baltimore og en trælægter. Slæbet trak for efter på en kurs, der skar U.s kurs under en spids vinkel. Da slæbet havdes ca. 45° foran for tværs om stb., hørtes 1 tone fra W.II. U. afgav samme signal. Kl. 13^{56} blev maskinen stoppet, Da W.II. nu drejede bb. over, blev maskinen kl. 13^{58} beordret fuld kraft bak, men kl. 14^{00} tørnede lægteren imod U.s stb.s bov, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra W.II. foreligger ikke.

375. S/S **Vaarsø** af Horsens, 398 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) På rejse fra Gdynia til Køge med kul.

Grundstødt d. $16/2$ 49 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/2$ 40. Søforklaring i Køge d. $19/2$ 49.

D. $16/2$ kl. 13^{50} passerede V. Rixhøft fyr i 4 sm. afstand. Herfra styredes dv. V.t.N. $3/4$ N. Kl. 19^{00} blev det tåge, og loddet holdtes gående. D. $16/2$ kl. 4^{00} , da lodsuddene viste, at V. var kommet for sydligt, ændredes kursen til dv. NV.tV. Kl. 22^{15} mærkedes svage rystelser i skibet. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, og derefter udførtes forskellige manøvrer, hvorunder V. svingede rundt til modsat kurs og blev stående. D. $17/2$ kl. 9^{00} kom V. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

b) På rejse fra Gdansk til Frederikssund med kul.

Forladt af besætningen d. $2/3$ 49 i Østersøen; forlist.

Søforhør i København d. $7/3$ 49. Forlisanmeldelse dat. København d. $14/3$ 49.

D. $28/2$ kl. ca. 23^{00} passerede V. under en NV.-lig kuling Rixhøft i ca. 6 sm.s afstand. Kort efter begyndte V. at få stb.s slagside, der efterhånden tiltog til ca. 20° . En undersøgelse viste, at 1- og 2-tanken, der skulle være læns, trak vand, hvorfor der lænsedes uafbrudt fra disse. D. $1/3$ kl. 16^{00} blev skibet drejet til på $55^\circ 08'$ N. brd., $16^\circ 40'$ Ø. lgd., men da slagsiden stadig øgedes, forsøgtes det kl. 21^{00} at holde af for vejret med langsom maskine. Herunder tog V. så meget vand over, af det besluttedes atter at dreje V. til vinden, som nu var frisket til hård kuling fra NØ. Det lykkedes imidlertid ikke at få skibet til vinden, og kl. 22^{12} udsendtes nødsignal. D. $2/3$ kl. ca. 0^{00} stoppedes maskinen, og skibet tog nu mindre vand over. V. fik efterhånden 45° slagside, hvorfor besætningen — 13 mand — kl. Ca. 17^{00} blev taget om bord i en svensk krydser, som i mellemtiden var kommet til stede. V. sank senere.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene, muligvis i forbindelse med den omstændighed, at skibet var overlastet.

376. S/S **Valen** af Helsingborg, 997 B. R. T. Bygget 1894 af jern. På rejse fra Blyth til Middelfart med kul.

Grundstødt d. $5/1$ 49 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. $11/1$ 49.

Kl. 23^{08} passerede V. lys- og klokketønden på $55^\circ 43'1$ N. brd., $10^\circ 47'1$ Ø. lgd. om bb., hvorefter der styredes misv. V. $1/2$ N. Kl. 23^{20} grundstødte V. på Falske Bolsax og blev stående. Ved grundstødningen blev V. læk i forskibet. D. $8/1$, da V. var blevet læk i maskinrummet og vandfyldtes, forlod besætningen skibet og blev i en bjergningsbåd sejlet til Kalundborg. V. er senere bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der er styret 1 streg for sydligt.

377. M/Sk. **Valkyrien** af Aalborg, 84 B. R. T. Bygget 1915 af eg og bøg.
Kollideret d. $17/8$ 49 i Københavns havn.
Søforhør i København d. $27/8$ 49.
Se nr. 327.

378. Ff. **Valkyrien** af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På fiskeri i Nordsøen.
Sprunget læk d. $4/10$ 49 i Nordsøen.
Rapport fra statens skibstilsyn dat. $20/10$ 49.
Kl. ca. 22⁰⁰, da V. under en stiv ØSØ.-lig kuling befandt sig på Dogger Bank, viste det sig at fartøjet var læk. V. er senere ved fremmed hjælp indkommet til Esbjerg.
Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

379. M/Sk. **Vega** af Svendborg, 231 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Ustka til Nykøbing Sj. med kul.
Grundstødt d. $28/1$ 49 ved Sjællands N.-kyst.
Strandingsindberetning dat. $30/1$ 49. Søforklaring i Nykøbing Sj. d. $1/2$ 49.
D. $17/1$ kl. ca. 23⁰⁰ passerede V. under en frisk S.-lig brise med diset vejr fyrskipet »Kattegat S.«, hvorefter der styredes V.t.S. $1/2$ S.; log 0. Efter at en distance på 18 sm. var udsejlet, ændredes kurs til S.t.Ø., på hvilken kurs der udsejledes 7 sm., hvorefter der ankrede i 7 fv. vand. D. $28/1$ om morgenen sås land, der imidlertid senere, da V. lettede anker, forsvandt i disen. Der fortsattes under en let SV.-lig brise med dis og SV.-gående strøm for langsom og stoppet motor under stadig lodhivning på V.-lig og senere på NV.-lig kurs. Kl. ca. 8⁰⁰, da et lodskud gav 3 fv. vand, tog V. grunden med langsom fart på V.-siden af Grønnerevle. Motoren kastedes fuld kraft bak, men V. blev stående. D. $29/1$ kl. ca. 23⁰⁰ blev V. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
Anm. Ministeriet må antage at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.

380. Ff. **Vega** af Sønderborg, 16 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.
Brand om bord d. $10/8$ 49 i Østersøen; en mand kommet til skade.
Søforklaring i Sønderborg d. $30/8$ 49.
Kl. ca. 8³⁰, da V. befandt sig ved den hvide 3-kost ved Middelgrund S. for Als. indtraf en kraftig eksplosion i motorrummet, og et øjeblik efter var styrehus og agterskib omspændt af flammer. Ved eksplosionen satte styrehusdøren sig fast, så føreren, der var alene om bord, måtte redde sig ud af et vindue i styrehuset stærkt forbrændt. Han blev kort efter taget om bord i et fiskefartøj, der befandt sig i nærheden, og bragt til Sønderborg, hvor han blev indlagt på hospitalet. Branden blev kort efter slukket af et fiskeriinspektionsskib, som derefter slæbte V. til Sønderborg. Ved branden blev V.s agterskib og styrehus stærkt beskadiget.
Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes antændelse af oliedampe i motorrummet.

381. S/S **Veli-Ragnar** af Lovisa, Finland. Bygget 1914.
En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $1/4$ 49 i Tuborg havn.
Rapport fra statens skibstilsyn dat. $1/4$ 49.
Kl. ca. 7¹², da en havnearbejder var på vej ned ad lastlejderen 1 den agterste luge, brækkede et af jertrinene, hvori han havde fat med den ene hånd, af, og han faldt ca. 5 m ned i lasten. Ved faldet beskadigede han ryggen og blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet. En undersøgelse af lejdertrinene viste, at dette havde gamle brud i begge sider.
Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

382. Ff. **Verdandi** af Esbjerg. 31 B. R. T. Bygget 1904/45 af eg. På fiskeri i Nordsøen.
Havareret d. $10/2$, 49 i Nordsøen.
Søforklaring i Esbjerg d. $3/6$ 49.
Kl. 1³⁰, da V. lå underdrejet for en VSV.-lig storm ca. 70 sm. V.t.S. af Graadyb Barre, tog kutteren en sø over og mistede styringen. Da rorstammen var splintret, og skruen slog imod den splintrede rorstamme, blev skruen slået fra, og redningsdamperen »F. V. Mortensen« tilkaldtes. Kl. 17³⁰ etableredes slæbe-forbindelse med »F V. Mortensen«, der bugserede V. til Esbjerg.
Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

383. Ff. **Verner** af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På fiskeri i Skagerrak.
Havareret d. $8/12$ 49 i Skagerrak.
Søforklaring i Skagen d. $22/12$ 49.
Kl. 1⁰⁰, da V. under en frisk VSV.-lig kuling med høj sø befandt sig: ca. 12 sm. NØ. for Skagen Rev fyrskip, kom fiskeredskaberne under indhivning uklar af skruen. Det forsøgtes at få skruen klar; men da dette ikke lykkedes, kappedes linerne. V., hvis skruer ikke kunne bruges, blev kl. 6⁰⁰ taget på slæb af et andet fiskefartøj; men da slæbetrossen sprang 2 gange, og fartøjerne drev over mod den svenske kyst, tilkaldtes assistance pr. radio. Kl. 18¹⁵ blev V. taget på slæb af et fiskefartøj, der var sendt til assistance fra Skagen, og bugseret til Skagen, hvortil fartøjerne ankom d. $9/12$ kl 7⁰⁰.
Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

384. Ff. **Vestfart** af Esbjerg, 98 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På fiskeri ved Island.

Mistet roret d. $\frac{2}{6}$ 49 i Atlanterhavet.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{28}{6}$ 49.

Kl. ca. 15³⁰, da V. under en ØSØ.-lig storm befandt sig ca. 1 $\frac{1}{2}$ sm. misv. S. af Ingölfhöfði fyr, mærkedes nogle ryk i rattet. V. løb op i vinden og lystrede ikke roret. Over radioen tilkaldtes hjælp fra fiskefartøj »Anna Nissen«. Kl. ca. 17³⁰ begyndte A.N. at bugsere V. til Aberdeen. D. $\frac{6}{6}$ ankom fartøjerne til Aberdeen, hvor det ved en undersøgelse konstateredes, at V.s rorstamme var brækket og roret væk.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har tørnet en drivende genstand.

385. Ff. **Vestjylland** af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

a) På fiskeri i Nordsøen.

En mand trukket over bord og druknet d. $\frac{4}{5}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{23}{5}$ 49.

Kl. ca. 18³⁰, da V. i stille vejr med tæt tåge og hård strøm med motoren gående langsomt frem befandt sig ca. 9 sm. V. $\frac{1}{2}$ N. for Slugen N. lys- og fløjtetønde, besluttedes det at sætte skovlvoddet. Under arbejdet hermed fik bedstemand Andreas Stinus Lilleøre af Esbjerg det ene ben i en kinke på vodlinen og blev trukket over bord. Motoren blev straks kastet bak, og det forsøgtes at hale den overbordfaldne, der holdt fast i voddet, hen til kutteren; men inden han var halet hen til skibssiden, slap han sit tag og forsvandt. Den pågældende eftersøgtes i ca. 2 timer uden resultat.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

b) På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{10}{11}$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{12}$ 49.

Se nr. 143.

386. M/S **Vian** af Randers, 186 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) På rejse fra Randers til Utska i ballast.

Motorhavari d. $\frac{15}{7}$ 49 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Hundested d. $\frac{18}{7}$ 49.

Kl. 2³⁰, da V. befandt sig ca. 8 sm. NV. for Hesselø, opdagedes det, at manometret til motorens olie-smøring viste 0. Motoren stoppedes, og da en undersøgelse viste, at alle kammene på snekkehjulet var slidt flade, rekvireredes slæbeassistance pr. radio. Lodskutteren fra Hundested og et fiskefartøj kom til stede og slæbte V. til Hundested, hvortil skibene ankom kl. 12⁰⁰.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra København til Stettin i ballast.

Motorhavari d. $\frac{18}{12}$ 49 i Østersøen.

Søforklaring i Neksø d. $\frac{21}{1}$ 49.

Kl. 8⁰⁰ passerede V. under en frisk V.-lig kuling med NØ.-gående strøni lysspirtønden i pkt. 2 (55°06'4 N. brd., 13°01'2 Ø. lgd.) i rute 32 a. Kl. 8¹⁵ stoppede motoren og kunne derefter ikke startes påny, hvorefter der pr. radio tilkaldtes bjergningsassistance. D. $\frac{19}{12}$ kl. 1³⁰, da V. befandt sig ca. 15 sm. NØ. for Sandhammeren fyr, blev skibet taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Neksø.

387. M/Jt. **Viking** af Mariager, 96 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Horsens til København med brunkul.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{11}{12}$ 49 i Kalundborg Fjord.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{13}{12}$ 49.

Kl. ca. 5⁰⁰, da V. under en frisk N.-lig kuling med høj sø befandt sig mellem Røsnæs og Asnæs, besluttedes det at bjerge storsejlet. Skibet drejedes op i vinden, og bedstemanden og ungmand Ib Hansen af Odense beordredes til at bjerge sejlet. Sejlet haledes midtskibs, hvorefter bedstemanden begyndte at fire på faldet, medens ungmanden fik ordre til at hale i nedhaleren. Umiddelbart efter savnedes ungmanden, og da det antoges, at han var slået over bord af sejlet, blev der straks kastet en redningskrans med blus i vandet. V. lagdes på modsat kurs, og den overbordfaldne eftersøgtes forgæves i ca. 1 time. Kl. ca. 8⁰⁰ ankom V. til Kalundborg.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er slået over bord af sejlet eller bommen.

388. S/S **Virginia** af København, 5348 B. R. T. Bygget 1920 af stål På rejse fra Casablanca til København med fosfat.

Beskadiget skruen d. $\frac{9}{7}$ 49 i Kalundborg havn.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{13}{7}$ 49.

Kl. 9⁴³, da V., der havde lods om bord og havde et dybgående agter på 26'6", var ved at manøvrere til kaj ved svovlsyrefabrikken, mærkedes nogle kraftige rystelser i agterskibet, medens maskinen gik fuld kraft bak. Maskinen stoppedes straks og kunne derefter ikke sættes i gang igen. En dykkerundersøgelse viste, at en stor sten sad i klemme mellem et af skruerbladene og agterstævnen. Skruen var blevet lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes skibets dybgående.

389. M/Gl. **Vitus Bering** af Horsens, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På fiskeri ved Island.

Motorhavari d. $\frac{10}{9}$ 49 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $7/_{10}$ 49.

Kl. pa. 13⁰⁰, da V.B. under en let NV.-lig brise med SØ.-gående strøm befandt sig ca. 10 sm. NV.t.N. af Kap Langanes, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at koblingen var gået i stykker, og at den ikke kunne repareres. Ved hjælp af radiotelefon opnåedes assistance fra et andet fiskefartøj, der slæbte V.B. syd for Kap Langanes, hvorefter et andet fiskefartøj slæbte V.B. til Klaksvig for reparation.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

390. Uddybningsmaskinen **Vulkanus** af København, 104 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På uddybningsarbejde ved Jyllands Ø.-kyst.

Påsejlet og sunket d. $1/9$ 49 ved Jyllands Ø.-kyst; 6 omkomne.

Strandingsindberetning dat. $1/9$ 49. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $2/9$ 49.

Se nr. 279 a.

391. M/S **Westholm** af Odense, 178 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra København til Aarhus i ballast.

Grundstødt d. $10/4$ 49 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $25/4$ 49.

Kl. ca. 23⁰⁰ passerede W. under en let VSV.-lig brise lysbøjen på 56°39'3 N. brd., 10°44'7 Ø. lgd. Herfra styredes 282°. Da Lillegrund N. lys- og klokketønde ikke var kommet i sigte efter $1/2$ times sejlads, ændredes kursen til 286°. Kl. ca. 23⁵⁵ tømmede W. grunden flere gange. Motoren stoppedes straks, og roret lagdes hårdt stb. Herved drev W. af grunden tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at Lillegrund N. lys- og klokketønde var slukket.

392. M/S **Westralia** af København, 6455 B. R. T. Bygget 1936/37 af stål. På rejse fra Baltimore til Rotterdam med hvede.

Grundstødt d. $21/1$ 49 ved Hollands V.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. $31/1$ 49.

Kl. 18³⁰, da W. under en stiv VNV.-lig kuling med høj sø befandt sig ud for Hook van Holland, forsøgte det at komme i forbindelse med signalstationen for at tilkalde lods. Da signalerne fra W. ikke besvaredes, og det viste sig, at lys- og fløjtetønden ved indsejlingen til Rotterdam, New Waterway, var slukket, holdtes gående i det minestrøgne område ud for Hook van Holland. Kl. 22⁰⁰ stoppedes stb.s motor i ca. $1/2$ time. Kl. 23²⁰, da W. befandt sig i en afstand af ca. $1/2$ sm. fra en vruglystønde i den hollandske kystrute med bb.s motor gående langsomt frem, tog skibet grunden. Bb.s motor beordredes fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. Kort efter tog W. atter grunden og blev stående. D. $26/1$ kl. 12³⁰ blev W. bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at 623 tons af ladningen og 335 tons brændselsolie var blevet lægtret. W. bugseredes til Rotterdam.

393. S/S **Ydun** af Horsens, 644 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Horsens til København med stykgods og passagerer.

Kollideret d. $5/1$ 49 i Horsens Fjord.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. $12/1$ 49.

Kl. 17⁵⁰ afgik Y., der havde lods om bord, fra Horsens i stille, tåget vejr. Sigbarheden var ca. 100 m. Der sejlede med mindsket fart, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kort efter at Y. havde passeret den østligste røde stage med 1 opadvendt kost i den gravede rende, hørtes klokkringning fra en ankerligger ret for, og umiddelbart efter sås det andet skibs ankerlys. Maskinen blev straks stoppet og derefter beordret fuld kraft bak, og der blev givet hårdt stb.s ror. Inden farten var gået af skibet, tømmede Y., kl. 18²², med stævnen imod bb.s låring af det andet skib, der viste sig at være M/S »Waria« af Stockholm. Ved kollisionen fik Y. et hul i bb.s stævn. ca. 10 tommer i diameter, og stb.s anker brækket i krydset.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

394. M/S **Ymer** af København. 91 B. R. T. Bygget 1942 af stål

Kollideret d. $8/4$ 49 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $28/4$ 49.

Se nr. 166 a.

395. Ff. **Yoga** af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. $3/10$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $13/10$ 49.

Kl. 6³⁰, da Y. i klart vejr under en let VNV.-lig brise med svær dønning lå for anker ca. 200 sm. V. $1/2$ N. af Vyl fyrskib, blev fartøjet påsejlet af et skib, der viste sig at være belgisk trawler 0 88. Ankret blev straks stukket fra, og motoren startedes, men inden det lykkedes at få skibene klar af hinanden, tømmede trawleren flere gange imod Y., der fik en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

396. Ff. **Yrsa** af Hjerting, ca. 8 B. R. T. Bygget 1907. På rejse fra Lemvig til Fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret og forlist d. $16/9$ 49 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $16/9$ 49.

Se nr. 248.

- 397.** Ff. **Zarepta** af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1943 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen. En mand faldet over bord og druknet d. $28/6$ 49 i Nordsøen. Søforhør i Esbjerg d. $4/7$ 49. Kl. ca. 19^{30} , da Z. var ved at løbevod det ud på en fiskeplads ca. 200 sm. V.t.S. $1/2$ S. af Graadyb Barre, fik bedstemanden, fisker Simon Christian Sørensen af Esbjerg, armen ind i en bugt af tovene og blev trukket over bord. Føreren, der hørte bedstemandens råb, satte motoren på fuld kraft bak. Kort efter sås den overbordfaldne komme fri af tovene, men efter nogle få svømmetag hen mod fartøjet forsvandt han og kom ikke mere til syne. En eftersøgning iværksattes, men forblev resultatløs. Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.
- 398.** M/Jt. **Zephyr** af Lohals, 55 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Holbæk til København. Mistet ankre, grundstødt d. $7/12$ 49 i Isefjorden. Søforklaring i Hundested d. $9/12$ 49. Kl. ca. 12^{30} , da Z. under en VNV.-lig kuling befandt sig i den gravede rende over Lynæs Sand, svigtede motorens kobling. Det ene anker blev stukket i bund, men kæden brækkede, hvorfor det andet anker umiddelbart efter blev stukket i bund. Dettens kæde brækkede imidlertid også, og Z. gik i drift og tog kort tid efter grunden lidt S. for Hundested havn og blev stående. Kl. ca. 16^{45} kom Z. flot ved fremmed hjælp og blev slæbt ind til Hundested. Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
- 399.** Lystfartøj **Zolama** af Stockholm, 220 B. R. T. På rejse fra Stockholm til Middelhavet. Grundstødt d. $12/12$ 49 i Svendborgsund. Strandingsindberetning dat. $13/12$ 49. Kl. 14^{00} grundstødte Z. i diset vejr ved Iholms V.-side. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.
- 400.** M/Gl. **Ærøpak** af Marstal, 111 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra København til Aalborg med jernspåner. Kollideret d. $4/5$ 49 i Københavns havn. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $9/5$ 49. Søforhør i København d. $24/5$ 49. Se nr. 316.
- 401.** S/S **Øresund** af Malmø, 606 B. R. T. Bygget 1905 af stål. Kollideret d. $22/9$ 49 i Københavns havn. Søforhør i København d. $29/9$ 49. Se nr. 340.
- 402.** S/S **Østersøen** af Allinge, 419 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Allinge til Gudhjem med passagerer. Grundstødt d. $4/7$ 49 ved Bornholms NØ.-lige kyst. Strandingsindberetning dat. $4/7$ 49. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $7/7$ 49. Kl. 9^{35} afgik Ø. i tæt tåge fra Allinge. Efter at skibet var bakket ca. $1/2$ sm. ud fra land, sattes kursen til SØ $3/4$ Ø. retv. Kl. 10^{15} beordredes maskinen langsomt frem og kl. 10^{30} fuld kraft bak, da land sås forude. Kort efter tog Ø. grunden og blev stående. Kl. 14^{30} kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at passagererne var sar i land. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den omstændighed, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.
- 403.** M/S **Østfjord** af Odde sund, 258 B. R. T. Bygget 1944/48 af stål. På rejse fra Stettin til Langesund med kul. Grundstødt d. $4/7$ 49 ved Sjællands Ø.-kyst. Strandingsindberetning dat. $4/7$ 49. Søforklaring i Porsgrunn d. $8/7$ 49. Kl. 4^{19} passerede Ø. lys- og fløjtetønden på $55^{\circ}05'6$ N. brd., $12^{\circ}48'9$ Ø.lgd. Loggen viste da $74,5$. Herfra styredes dev. 310° . Kort tid efter blev det tåge. Kl. 6^{57} , da loggen viste $90,5$, ændres kursen til dev. 318° Kl. 8^{00} , da loggen viste $97,7$, ændredes kursen til dev. 322° . Kl. 9^{33} tog skibet grunden ved Felsskov Rev og blev stående. Kl. 22^{30} kom Ø. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødning skyldes tåge.
- 404.** M/S **Åsu** af Kvalvig. På rejse fra Tverå til Thorshavn. Grundstødt d. $31/3$ 49 på sydkysten af Strømø. Søforklaring i Thorshavn d. $31/3$ 49. D. $30/3$ kl. ca. 17^{00} afsejlede Å. fra Tverå. D. $31/3$ kl. 0^{00} var Borin fyr i sigte ca. $1/2$ streg om stb. Det blev snefog, og fyret tabtes af sigte, hvorefter farten reduceredes. Omkring kl. 1^{00} sås land, og Å.s motor kastedes bak, hvorved Å. drejede således, at agterenden stødte mod klipperne. Herved brækkede roret og hækjollen havarerede. Kl. 2^{30} kom Å. flot ved fremmed hjælp. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den dårlige sigtbarhed.

405. Britisk motorbåd uden navn. På rejse fra Esbjerg.

Grundstødt d. ²⁹/₃ 49 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁹/₃ 49.

Kl. 0³⁰ grundstødte en britisk motorbåd uden navn under en let Ø.-lig brise med klart vejr ca. 2 sm. 210° af Blaavandshuk fyr. Besætningen blev bjerget af redningsbåd fra land.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari.

406. Lystk. uden navn. På rejse fra København til Dragør.

Kollideret d. ²⁷/₈ 49 i Øresund.

Søforhør i København d. ⁶/₉ 49.

Se nr. 373.

Tabel A.

Art og antal af de for året 1949 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske		Nor-ske		Sven-ske		Fin-ske		Tyske		Hol-land-ske		Engel-ske		Andre		Ialt	
	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
Stranding med forlis	17	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	1
Grundstødning	85	38	—	5	3	4	—	1	4	8	1	8	—	2	—	—	93	66
Kæntring	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Sprunget læk i søen.....	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4
Forladt synkefærdig.....	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3
Forskellig søskade	34	44	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	45
Kollision	67	49	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	67	52
Brand	8	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	10
Bortblevet.....	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
Overbordfald m. m.....	15	18	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	16	20
Krigsforlis.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Krigshavari	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Ialt	253	173	—	6	5	6	—	3	4	8	1	8	—	2	—	1	263	207

470

Tabel B.

Art og antal af de i året 1949 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	17	619	1	151	18	770
Kæntring	1	230	2	610	3	840
Forladt synkefærdig.....	6	285	3	919	9	1204
Kollision	4	114	—	—	4	114
Krigsskade.....	3	274	—	—	3	274
Brand	—	—	—	—	—	—
Bortblevet.....	6	413	1	495	7	908
Ialt	37	1935	7	2175	44	4110

Tabel C.

Tab af menneskeliv ved de for danske skibe for året 1949 opførte søulykker og søskader.

Ulykkestilfældets art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	I alt
Stranding, forlig eller anden søskade	47	19	66
Overbordfald	12	6	18
Krigsaarsager	3	5	8
Andre ulykkestilfælde.....	1	4	5
Ialt	63	34	97

Tabel D.

Danske og fremmede skibes strandinger m. m. i året 1949 paa danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Til- sam- men	Strandinger m. m.				Til- sam- men		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden foras		med forlis							
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	DP.	sejl	Dp.						
Jyllands vestkyst (til Hanstholm)	7	—	1	—	8	1	6	—	—	7	15	1	—	1	
Jyllands nordvestkyst (Skagen indbefattet)	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Jyllands østkyst	9	6	3	—	18	1	4	—	—	5	23	—	—	—	
Limfjorden	11	3	—	—	14	1	2	—	—	3	17	—	—	—	
Læsø	1	—	1	—	2	—	1	1	—	2	4	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns nordkyst (med Samsø)	3	1	1	—	5	—	2	—	—	2	7	—	—	—	
Fyns vest- og sydkyst (med Ærø)	6	1	1	—	8	1	1	—	—	2	10	—	—	—	
Fvns østkyst (med Langeland)	5	—	—	—	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—	
Sjællands nordkyst (med Hesselø)	5	—	1	—	6	—	1	—	—	1	7	2	—	2	
Sjællands vestkyst (m. Sprogø)	4	5	1	—	10	2	5	—	—	7	17	—	—	—	
Smaalandsfarvandet (Grønsund og IHvsund indbefattet)	8	2	—	—	10	—	2	—	—	2	12	—	—	—	
Lollands og Falsters syd- og vestkyst	3	1	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	
Mens øst- og sydkyst	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Sjællands østkyst (syd fra til Amager)	1	4	—	—	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—	
Amager	—	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Middelgrand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oresiindskvsten (fra Københavns frihavn)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hornholms vestkyst	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms østkyst	1	2	—	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Ialt	72	26	10	—	108	8	28	1	—	37	145	3	—	3	

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 — 470 — omtrent som i 1948, hvor tallet var 471, men væsentligt større end i 1947, hvor tallet var 405.

Forlis af danske skibe.

Af danske damp- og motorskibe er i 1949 gået tabt 7 med en samlet tonnage på 2.175 B. R. T. I 1948 og 47 var tabene henholdsvis 8 skibe med 8.928 B. R. T. og 5 skibe med 12.251 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1949 37 skibe med 1.935 B. R. T. mod i 1948 35 skibe med 1.882 B. R. T. og i 1947 35 skibe med 1.646 B. R. T.

Af de fornævnte forliste danske skibe er ialt 3 skibe med ialt 274 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængninger, nemlig 1 fiskefartøj og 2 sejlskibe med hjælpemaskinkraft (se nr. 67, 168, og 323).

Brand.

I året 1949 har der ialt været 18 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 2 tilfælde i dampskibe, 8 tilfælde i motorskibe, 1 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 7 tilfælde i fiskefartøjer. Årsagerne til brandene var følgende: I dampskibene i 1 tilfælde eksplosion af en petroleumslampe og i 1 tilfælde selvantændelse i ladningen; i motorskibene i 1 tilfælde olie og petroleum slynget op på blæselampen af svinghjulet, i 1 tilfælde en tromle med carbon sulfide faldet i lasten og eksploderet, i 1 tilfælde fejl ved en blæselampe, i 1 tilfælde oliestandglasset til komfurets olietank sprængt, i 1 tilfælde gnister fra svejsning har antændt spildeolie, i 1 tilfælde gnist fra elektrisk anlæg antændt benzindampe og i 2 tilfælde selvantændelse i ladningen; i sejlskibet med hjælpemaskinkraft brud på petroleumsledningen til blæselampen; i fiskefartøjerne i 3 tilfælde overophedet kakkelovn, i 1 tilfælde flammer fra en blæselampe under opvarmning af motoren, i 2 tilfælde antændelse af oliedampe i motorrummet og i 1 tilfælde ukendt.

Tab af menneskeliv.

Ifølge tabel C er tab af menneskeliv ved overbordfald 1949 indtruffet i 18 tilfælde; i 1948 og 1947 var det tilsvarende tab henholdsvis 13 og 10. *Som følge af minesprængninger er i 1949 8 menneskeliv gået tabt ved ulykker overgået danske skibe.*

Af de ifølge tabel C omkomne 97 personer var 94 søfarende.

Danske søretters domme eller udtalelser om søulykker overgået danske skibe i 1949 er afgivet i 7 tilfælde.