

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1950

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

*APRIL 1951*

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 på grundlag dels af de i henhold til nævnte lov indsendte udskrifter af søforhør og søforklaringer m. m. dels af foreliggende officielle meddelelser og oplysninger.



63370

## Indholdsfortegnelse

Søulykker i 1950 .....	5
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1950 .....	86



## 1950

### 1. Ff. AASE af Vesterø, 14 B. R. T. Bygget 1909.

På rejse fra Vesterø til fiskeplads.

*Grundstødt* d.  $^{30}/_2$  50 ved Læsøs N.-kyst.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d.  $^{3}/_3$  50.

Kl.  $7^{30}$  afsejlede Aa. under en svag SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm og tæt tåge fra Vesterø. Der styredes N. t.V. $^{1}/_2$  V. Kl.  $8^{00}$  tog fartøjet grunden Ø. for den hvide 3-kost SV. for Nordre Rønner fyr og blev stående. Kl. ca.  $16^{00}$  kom Aa. flot ved fremmed hjælp.

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

### 2. Ff. AASE af Frederikshavn, 12 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

*Kollideret* d.  $^{1}/_9$  50 i Skagerrak.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{30}/_9$  50.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da Aa. under et let brise styrende SØ. befandt sig 6—7 sm. N. for Skagen fyr, sås forude lidt om bb. et V.-gående skib i en afstand af ca. 1 sm. Ca. 10 minutter senere sås det andet skib, der viste sig at være M/S »NABOLAND« af Gøteborg, ret forude i kort afstand. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter tørnede Aa. med stævnen imod N.s stb.s bov. Ved kollisionen blev Aa.s stavn stærkt beskadiget, men da fartøjet ikke var blevet læk, fortsattes rejsen til Skagen, hvortil Aa. ankom kl.  $8^{30}$ .

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

### 3. Ff. AASE af Frederikshavn, 10 B. R. T. Bygget af eg og bøg.

*Kollideret* d.  $^{4}/_{12}$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{23}/_{12}$  50.

Kl. ca.  $18^{15}$ , da Aa., der førte forskriftsmæssige lanterner, på vej fra kajen Ø. for isværket til fiskeauktionshuset befandt sig ud for plankebroen Ø. for fiskepakhuse, sås et indgående fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Henny« af Vesterø, stævne ret imod Aa. med stærk fart. Motoren blev straks kastet bak, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen imod Aa.s bb.s side, hvorved Aa. blev stærkt beskadiget forude.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der førte forskriftsmæssige lanterner, kl. ca.  $18^{00}$  med moderat fart var for indgående i havnens nordre bassin, sås en rød lanterne forude i en afstand af ca. 6 m. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at H. på grund af lys i land for sent er blevet opmærksom på Aa.

### 4. M/S ABADAN af København, 286 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Rønne til København i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{31}/_{12}$  50 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i København d.  $^{6}/_1$  51.

Kl.  $2^{05}$  passerede A. under en SV.-lig kuling lys- og fløjtetønden på  $55^{\circ}06'1$  N.  $14^{\circ} 2'5$  Ø., hvorefter der styredes mv. V.t. N. $^{1}/_2$  N., log 0. Kl.  $8^{55}$ , da vejret var blevet diset, stoppedes motoren, og der loddedes 34—35 m. log 46,5. Kl.  $9^{05}$  ændredes kursen til mv. NV. t. N. $^{1}/_4$  N., og motoren beordredes fuld kraft frem. Kl.  $10^{05}$  stoppedes og loddedes 9 m vand, log 56, og samtidig pejlede Falsterbo fyr, der netop kom i sigte, i mv. NV. t.V. Kl.  $10^{20}$  beordredes motoren fuld kraft frem, og kursen forandredes til ØNØ. Kl.  $10^{25}$  tog A. grunden på Blinda Segeskær og blev stående. Kl.  $10^{54}$  kom skibet flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen til København. Ved grundstødningen fik A. en læk i pumperum og stb.s I og II-tank.

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

5. Ff. ABBA af København, 173 B. R. T. Bygget 1890 af stål.

a) På rejse fra Frederikshavn til Kopervik.

*Motorhavari* d.  $13/1$  50 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Kristiansand d.  $16/1$  50. Søforklaring i Frederikshavn d.  $13/4$  og  $20/4$  50.

Kl. ca.  $9^{30}$ , da A. under en jævn SV.-lig brise befandt sig ca. 40 sm. V.  $1/2$  N. af Skagen, sprængtes brændstofrøret til den forreste cylinder. Den tilhørende oliepumpe blev sat ud af funktion, og rejsen fortsattes på 3 cylindre. Da vinden efterhånden friskede, besluttedes det kl.  $12^{30}$  at søge ind til Kristiansand for reparation. Kl. ca.  $18^{00}$  opdagedes det, at afgangsrøret for kølevand var sprunget læk, og at vandet i motorrummet var steget til svinghjulets underkant. Samtidig viste det sig, at læsepumpen ikke virkede, hvorfor motoren stoppedes. D.  $14/1$  kl.  $11^{30}$  tilkaldtes bugserhjælp, og kl. ca.  $17^{00}$  blev A. taget på slæb af en bugserbåd og kl. ca.  $23^{00}$  indbragt til Kristiansand.

b) På rejse fra Måløy til Egersund med sild.

*Motorstop* d.  $2/2$  50 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d.  $4/2$  50.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da A. under en jævn SSØ.-lig kuling befandt sig ca.  $2\frac{1}{2}$  sm. NØ. t. N. af Røbbe-ganstangen fyr, stoppede motoren, og fartøjet lagde sig tværs i søen og begyndte at drive i NV.-lig retning. Da det viste sig, at der var vand i brændselsolien, påbegyndtes rensning af denne. Kl. ca.  $14^{55}$  blev A. taget på slæb af et andet skib og bugseret til Bergen, hvortil skibene ankom kl.  $22^{45}$ . En undersøgelse viste, at kugleventilen i svanehalsen på luftrøret til brændselsolietanken var havareret.

Anm. Ministeriet må antage, at vand under skibets sætten i søen er trængt ned gennem svanehalsen, der er anbragt på bakken.

c) *Motorhavari*, grundstødt d.  $5/2$  50 i Kopervik havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $13/4$  og  $20/4$  50.

Kl. ca.  $17^{30}$ , da A. var ved at gå til kaj ved Sildeoliefabrikken, svigtede koblingen under manøvrerne, så at skibet ikke kunne bakke. Vind og strøm bevirkede, at A. tog grunden med forenden og blev stående. A. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

d) På rejse fra Odda til Nørresundby med karbid.

*Motorhavari* d.  $23/3$  i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $13/4$  og  $20/4$  50.

Kl. ca.  $9^{00}$ , da A. under en SSØ.-lig kuling med høj sø befandt sig ca. 7 sm. V. t. S. af Feisteinen fyr, brækkede krumtapakslen, og motoren gik i stå. Kl.  $15^{30}$  blev A. taget på slæb af en tilkaldt bugserbåd og kl.  $20^{00}$  indbragt til Kopervik.

6. M/Sk. ACTIV af Randers, 100 B. R. T. Bygget 1925 af eg og fyr. På rejse fra Nakskov til Randers med melasse.

*Grundstødt* d.  $27/3$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $27/3$  50. Søforklaring i Randers d.  $28/3$  50.

Kl.  $3^{25}$  passerede A. under en svag VNV.-lig brise med let diset vejr og N.-gående strøm lys-spirtønden i pkt. 4 i rute 35c ( $56^{\circ}33'1$  N.,  $10^{\circ}50'0$  Ø.) om stb., hvorefter der styredes V. t. N.  $1/2$  N. Kl.  $3^{40}$  tog A. grunden ved Stavshoved Rev og blev stående. Kl.  $10^{30}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

7. M/Gl. ADELE af Hundested, 60 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Hasle til Skærbæk med klinker.

*Sprunget læk* d.  $6/3$  50 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $9/3$  50. Søforhør i København d.  $14/3$  50.

Kl.  $4^{00}$  afsejlede A. i stille og klart vejr fra Hasle. Ca. 1 time senere blev det tåge, og vinden friskede fra VNV. til frisk brise. Nogle timer senere opdagedes det, at skibet trak vand. Ved pumpning med motorpumpe og håndpumpe kunne skibet dog holdes læns. Der søgtes nødhavn i Trelleborg, hvortil skibet ankom kl.  $17^{00}$ .

Anm. 1. Ministeriet må antage, at havariet skyldes overlastning i forbindelse med skibets arbejden i søen.

Anm. 2. A.s fører og reder er ved en af Frederikssunds søret under  $17/8$  51 afsagt dom blevet frifundet for tiltale efter sølovens § 292, 2. og 3. stk., jfr. lovens § 26.

8. M/Jt. ADI af Svendborg, 144 B. R. Bygget 1908 af stål.

*En havnearbejder omkommet ved ulykkestilfælde* d.  $2/1$  50 i Holbæk havn.

Politirapport dat.  $2/1$  50.

Kl. ca.  $17^{30}$ , da A. lå i Holbæk havn og lossede majs i sække, var en sæk under ophivning fra lastrummet. Herunder fiskede en sjækkel på lossewiren en skærstok, der ikke var sikret imod ophivning, og skærstokken, der vejede ca. 200 kg, blev derved løftet ud af sit spor og faldt ned i

lastrummet, hvor den ramte havnearbejder Jens Peter Erling Olsen af Sdr. Jernløse i hovedet. Den tilskadekomne, der blev hårdt kvæstet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han kort efter indlæggelsen afgik ved døden af sine kvæstelser.

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

Anm. 2. A.s. bestemand er d.  $\frac{7}{12}$  50 ved retten i Esbjerg idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af § 1 og § 2h i handelsministeriets bekendtgørelse af 10. marts 1928 angående nærmere forskrifter for laste- og lossemidler m. m.

9. M/S ADRIANA af Groningen, 142 B. R. T. På rejse fra Svendborg til Antwerpen med maltbyg.

*Grundstødt* d.  $\frac{30}{1}$  50 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{7}{2}$  50.

Kl. 19<sup>00</sup> grundstødte A. i diset vejr ved Vindebyøre.

Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr og mørke.

10. Ff. AETNA af Hundested, 26 B. R. T. Bygget 1943 af eg.

*Tørnet kaj* d.  $\frac{12}{10}$  i Københavns havn.

Søforklaring i Hundested d.  $\frac{21}{10}$  50.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da A. skulle afsejle, svigtede koblingen, da skibet var under drejning, hvorefter skibet tørnede mod kajen med agterstavnen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

11. M/Gl. AGNETE WAL af Køge, 112 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Rostock til Ballen med briketter.

*Grundstødt* d.  $\frac{12}{11}$  50 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{11}$  50. Søforklaring og søforhør i Korsør d.  $\frac{22}{11}$  50.

Kl. 22<sup>10</sup> passerede A. W. under en let Ø.-lig brise med regnbyger lys- og fløjtetønden på 54° 47'8" N. 10°50'0" Ø., hvorefter der styredes NNØ. Umiddelbart efter sås lysskæret fra Tranekær fyr lidt om bb. Kl. ca. 23<sup>00</sup> opdagedes det, at der fejlagtigt var styret ØNØ., og umiddelbart efter grundstødte skibet på Hvidegrund og blev stående. D.  $\frac{15}{11}$  kl. 12<sup>20</sup> blev A. W. bragt flot af en bjergningsdamper, efter at dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

12. M/Gl. AGNETE af Odense, 65 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Odense til Svendborg med byg.

*Grundstødt* d.  $\frac{11}{5}$  50 i Svendborg Sund.

Søforhør i Odense d. 14/6 50.

Om aftenen, da A var for indgående i Svendborg Sund, viste det sig, at lededyrene ved Kristiansminde var slukkede, hvorfor det besluttedes at ankre. Der drejedes N-efter, og skruen blev koblet fra; men inden skibet kunne opankres, blev det af den hårde V.-gående strøm ført ind mod grunden, hvor det blev stående ud for Rødemølle på Tåsinge. D.  $\frac{12}{5}$  kl. 23<sup>30</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 30 tons af ladningen var blevet opløst.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Kristiansminde ledefyr ikke var tændt.

13. M/Gl. AINO af Vejle, 143 B. R. T. Bygget 1903 af stål.

*Tørnet mole* d.  $\frac{1}{4}$  50 i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{1}{4}$  50. Søforhør i Bogense d.  $\frac{7}{7}$  50.

Kl. ca. 13<sup>30</sup> skulle A. forhale fra Østre Forhavn i Esbjerg til Trafikhavnen. Da A. befandt sig omtrent midt i Søndre Forhavn, knækkede en sjækkel i rorkæden i stb.s side. Herved mistede skibet styret og stævnedet ret mod søndre mole. Motoren kastedes straks bak, men reversgearet virkede ikke, og umiddelbart efter tørnede A. molens stensætning og blev stående. Kl. 15<sup>30</sup> kom skibet flot ved hjælp af en slæbebåd. Ved havariet opstod kun ringe skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

14. Ff. ALBATROS af Tejn, 14 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Christiansø til fiskeplads i Østersøen.

*Grundstødt* d.  $\frac{23}{3}$  50 ved Christiansø.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{23}{3}$  50. Søforhør i Nekso d.  $\frac{28}{3}$  50.

Kl. ca. 4<sup>00</sup> afsejlede A. i stille, mørkt vejr med tæt tåge fra Christiansø havn gennem det S.-lige havneløb. Derefter styredes SØ. t. Ø. Kl. ca. 4<sup>15</sup> tog skibet grunden på Østre Skær og sank. Besætningen — 2 mand — blev reddet ved hjælp af en båd fra land. A. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

15. Lystfartøj ALBATROS af Hålsingborg. Bygget 1938. På rejse fra Västervik til Hålsingborg.

*Kollideret* d.  $\frac{2}{5}$  50 i Sundet.

Søforhør i Store Heddinge d.  $\frac{8}{6}$  50.

Kl. 0<sup>55</sup> passerede A., der gik for sejl alene, og som førte forskriftsmæssige lanterner, under en svag S.-lig brise Nordre Røse fyr. Samtidig sås agterude sidelysene og toplyset fra et fartøj, som nærmede sig. Da det indhentende fartøj, som senere viste sig at være Ff. »Ego« af Rødvig, ikke ændrede kurs, lystes med elektrisk lygte på A.s sejl, men E. fortsatte uden at ændre kurs og tørnede kort efter — kl. ca. 1<sup>00</sup> — med stævnen mod A.s agterende, der blev stærkt beskadiget. En mand af A.s besætning, der ved kollisionen var faldet i vandet, blev bjerget om bord i E. A. blev slæbt ind til København.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at E. kl. ca. 1<sup>00</sup> under en svag SØ.-lig brise med N.-gående strøm passerede Nordre Røse fyr. Kort efter påsejledes A., der ikke tidligere var blevet observeret, som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke er holdt behørigt udgik om bord i E.

Anm. 2. A.s fører er ved en af Søndre Birks søret under  $\frac{26}{2}$  51 afsagt dom blevet frifundet for tiltale for overtrædelse af sølovens § 293.

16. M/Gl. ALEX af Odense, 100 B. R. T. Bygget 1913/44 af jern og stål. På rejse fra København til Odense med stykgods.

*Kollideret* d.  $\frac{19}{11}$  50 på Odense Kanal.

Søforklaring og søforhør i Odense d.  $\frac{12}{12}$  50.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da A. under en SØ.-lig kuling netop havde passeret svinget ved Odense Stålskibsværft, sås et stort dampskib for udgående under bugsering af S/S »Sct. Knud« af Odense. Da A. befandt sig ca. 200 m fra S. K., hørtes først fra det bugserede skib, der lå helt ovre i den V.-lige side af kanalen, og derefter fra S. K. 2 toner afgivet med dampfløjten, hvorefter A. mindskede fart. S. K. sås nu dreje stb. over. A.s motor kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. K. med stævnen mod A.s stb.s bov. Ved kollisionen fik S. K. bovpudden ødelagt.

Af den af S. K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. 14<sup>20</sup>, da S. K., der havde et stort dampskib på slæb, befandt sig ud for Odense Stålskibsværft, afgaves fra det slæbte skib, der girede hårdt stb. over, 2 toner med dampfløjten, hvilket signal besvaredes af S. K. ligeledes med 2 toner. Umiddelbart efter sås A. forude i kanalens V.-lige side i en afstand af ca. 50 m. Pludselig sås A. dreje bb. over og lægge sig tværs i kanalen, og kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at føreren af A. misforstod signalerne fra S. K.

17. M/Sk. ALEXANDER af Hobro, 79 B. R. T. Bygget 1913/14 af eg. På rejse fra København til Hobro i ballast.

*Kollideret* d.  $\frac{15}{11}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{16}{11}$  50.

Kl. 8<sup>05</sup>, da A. under en svag VSV.-lig brise med svag N.-gående strøm befandt sig tæt S. for Langebro, blev der fra broen sat signal for gennemsejling i begge retninger, hvorefter en galease passerede broen for S.-gående. Derefter passerede A., der gik for halv kraft, og som holdt sig til sin stb.s side af sejlløbet, gennem broåbningen. Efter at have passeret broen, girede A. til bb., hvorfor der blev givet stb.s ror, men umiddelbart efter tørnede A. med bb.s bov mod bb.s bov af islandsk Ff. »Eyfindingur«, der var for S.-gående i havnen.

Af den af E.s lods og besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der havde lods om bord, og som gik for langsom fart, kl. ca. 8<sup>10</sup> befandt sig i sin stb.s side af sejlløbet tæt N. for Langebro, drejede A., der netop havde passeret broen, bb. over. E. afgav en kort tone med luftfløjten, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor nævnt, hvorved E. led lettere ovenbords skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at A. drejede til bb., muligvis som følge af skruvandet fra den forbigående galease eller af sugning af bropillerne, og dels at E. ikke holdt tilstrækkelig til sin stb.s side af farvandet.

18. M/S ANHOLT af København, 96 B. R. T. Bygget 1898 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{26}{3}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{4}{4}$  50.

Kl. ca. 8<sup>00</sup>, da A. for indgående befandt sig i Bomløbet ud for Toldboden, sås i en afstand af ca.  $1\frac{1}{2}$  skibslængde vandbåd »Thor« af København komme frem bag Toldboden på vej tværs over Bomløbet. A.s motor, der gik halv kraft frem, blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod T.s bb.s side, hvor der fremkom et hul.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at T. kl. 7<sup>40</sup> afgik fra Søndre Toldbod for at sejle til Redmolen. T. sejlede med langsom fart mod Bomløbet, og da dette syntes frit, blev motoren sat på fuld kraft frem, idet T. drejedes ud i løbet. Umiddelbart efter sås A.



komme frem bag Toldboden. T. afgav en kort tone med sirenen og fortsatte drejningen til stb. Da der ikke hørtes noget signal fra A., og dette skib syntes at bibeholde kurs og fart, blev T.s motor sat på fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner. Kort efter tørnede A. mod T. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T.s fører ved udsejlingen fra Søndre Toldbod ikke har udvist fornøden forsigtighed.

19. Ff. ANN af Hellerup, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Østersøen til København med levende fisk.

*Kollideret* d. 17/11 50 i Falsterbokanalen.

Søforhør i København d. 21/2 51.

Kl. ca. 18<sup>15</sup>, da A. befandt sig ved den S.-lige indsejling til Falsterbokanalen, vistes rødt stoplys fra slusen. Sluseporten stod imidlertid åben, og A. fortsatte ind i slusen. Da sluseporten var passeret, sås pludselig forude et modgående skib — sejlskib med hjælpemotor »Lister« af Djupekås. Roret lagdes straks hårdt stb. og derefter hårdt bb. Umiddelbart derefter tørnede L. med stævnen mod A.s stb.s side, hvorved A. blev så stærkt beskadiget, at fartøjet sank næsten øjeblikkeligt. A. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

20. M/S ANNA MÆRSK af København, 6625 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Singapore til Cebu.

En mand af besætningen forsvundet d. 11/8 50 i Det sydkinesiske Hav.

Søforklaring i Manila d. 21/8 50.

Kl. ca. 8<sup>30</sup>, da A. M. i stille vejr befandt sig på 6°49' N. 114°00' Ø., savnedes dæksdreng Poul Erik Hansen, Borup pr. Aalborg, der sidst var blevet set kl. ca. 7<sup>50</sup>. Ved en eftersøgning fandtes den pågældendes sko stående på dækket ved flagspillet agter. Skibet lagdes straks på modsat kurs, og den forsvundne blev eftersøgt i ca. 2 timer uden resultat, hvorefter sejladsen fortsattes.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er sprunget over bord.

21. M/Jt. ANNI THOMSEN af Nykøbing F. Bygget 1892 af eg.

*Påsejlet* d. 26/6 50 i Hamburg havn.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. 23/9 50. Søforklaring i Nykøbing F. d. 2/4 51.

Kl. ca. 12<sup>30</sup>, da A. T. lå fortøjet på siden af en lægter ved Kalikajen, sås et skib, der bugseredes af 4 bugserbåde, nærme sig. Pludselig sprængtes slæbetrossen til en af de forreste bugserbåde, og skibet, der viste sig at være M/S »Francois L. D.« af Dunkirk, svingede over mod A. T., der ramtes på bb.s side, hvorved der skete forskellige havarier.

Anm. Søforklaring fra F. L. D. foreligger ikke.

22. M/S ARGENTINA af København, 4629 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

a) *En mand druknet* d. 6/8 50 i Rotterdam havn.

Søforhør i København d. 15/8 50.

Kl. ca. 22<sup>30</sup> blev et pas tilhørende matros Frank Nielsen af Fejø fundet på dækket af lægter »Economie« af Rijnhaven. Den pågældende, der var gået i land kl. ca. 13<sup>00</sup>, og som sidst var blevet set kl. ca. 21<sup>30</sup> i havnekvarteret, blev d. 12/8 kl. ca. 8<sup>30</sup> fundet druknet i Rijnhaven.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er druknet under forsøg på at svømme ud til A., der lå forløjet ved duc d'alber.

b) På rejse fra København til Boston med stykgods.

Beskadiget skruen d. 1/11 50 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 7/11 50.

Kl. ca. 15<sup>15</sup> da A. ved afgang fra København svajede rundt i havnen, mærkedes nogle rystelser agter. Kl. 16<sup>30</sup>, da skibet befandt sig ved Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde, bemærkedes det, at skruen arbejdede unormalt. For langsom fart sejlede A. tilbage til Københavns red, hvor en dykkerundersøgelse viste, at skruebladene var beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at skruen hav tørnet en drivende genstand.

c) *Brand om bord* d. 6/11 50 i Københavns havn.

Politirapport dat. 6/11 50. Rapport fra statens skibstilsyn dat 6/11 50.

Kl. ca. 8<sup>20</sup>, da A. lå fortøjet ved Frihavnens Østmole, trængte olie fra kabyssens forbrugstank gennem en åbenstående ventil ind i en på kabysskoddet anbragt reservetank. Hvis påfyldningsstuds var forsynet med et ikke tætsluttende dæksel. Da reservetanken var fyldt, strømmede olie ned ovet det varme komfur og kom i brand. Ilden blev bekæmpet med skibets slukkemidler, og brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede ilden. Ved branden opstod der mindre skader i kabyssen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden er opstået ved, at afspæringsventilen på reservetankens afgangsrør har stået åben.

23. Ff. ARGUS af Skagen. 25 B. R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

*Påsejlet en magnet* d.  $14/10$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d.  $30/10$  50.

Om morgenen, da A. under en let SØ-lig brise med klart vejr ville gå ca. 50 fv. agten om et andet fartøj, der senere viste sig at være et minestrygningsfartøj, tørnede A. med stævnen mod en af minestrygningsfartøjet bugseret magnet. Ved påsejlingen knustes A.s stævn.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at lyset i den håndprojektør, hvormed man fra det bugserende fartøj belyste magneten, svigtede.

24. M/Gl. ARIEL af Ebeltoft, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

a) På rejse fra Gøteborg til Agger.

*Kollideret* d.  $18/8$  50 i Limfjorden.

Søforhør i København d.  $20/11$  50.

Kl. ca.  $8^{00}$ , da A. havde passeret den yderste hvide stage med halmvisk i den gravede rende over Løgstør Grunde, ændredes kurs mod Livø. Omtrent samtidig sås motorjagt »Ketty« af Bandholm, der befandt sig 50—60 m foran A. med kurs mod Løgstør lystønde, dreje bb. over og styre mod Livø. Kort efter sås K. dreje yderligere til bb. for stævnen af A. Roret lagdes hårdt bb., og motoren kastedes fuld kraft bak; men umiddelbart efter rørte forskibet, der faldt af for vinden, K.s bb.s låring, der blev skrammet.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der gik for sejl og motor, kl. ca.  $8^{00}$  passerede Løgstør. Det blæste en frisk SSØ-lig kuling. Da K. var kommet ud af den gravede rende over Løgstør Grunde, ændredes kursen til SV. $1/2$  V. Kort efter sås A. overhale K. tæt om bb., og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at førerne af skibene har misforstået hinandens manøvrer.

b) På rejse fra København til Aalborg med jern.

*Kollideret* d.  $9/12$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $13/12$  50.

Kl.  $13^{42}$  passerede A. i tæt tåge med ca. 3 knobs fart Bomløbet, hvorefter der styredes mv. N. t. Ø.  $3/4$  Ø. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kort efter hørtes tågesignal fra et andet skib ca. 5° om stb. Da A. havde forløjningsbøje nr. 3 om stb. i en afstand af 40—50 m, ændredes kursen 1 str. til stb., hvorefter tågesignalet fra det andet skib, der hurtigt syntes at nærme sig, hørtes om bb. Motoren beordredes stop, og straks efter, da det andet skib, der viste sig at være S/S »Helsingborg« af København, kom til syne forude om bb. med kurs mod A., fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Umiddelbart efter, kl.  $13^{52}$ , tørnede H. med stor kraft med stævnen mod A.s bov, der blev trykket ind.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca.  $13^{45}$  i tæt tåge med 3—4 knobs fart passerede kronløbsmolerne på SV-lig kurs. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal, og skibets radaranlæg var i funktion. Ca. 2 minutter senere, da radaren viste, at fyret på dækmolen på N.-siden af Kronløbsbassinet var agten for tværs om stb., ændredes kurs til S. t.V.  $1/4$  V., og samtidig beordredes maskinen fuld kraft frem i ca. 10 sekunder og derefter atter langsomt frem. Kl. ca.  $13^{48}$  beordredes maskinen påny fuld kraft frem i ca. 10 sekunder og derefter langsomt frem. Kl. ca.  $13^{49}$  viste radaren et punkt ca. 3 str. om stb., og samtidig hørtes tågesignalet fra et andet skib i samme retning. Maskinen beordredes stop og umiddelbart efter, da A. kom til syne forude om stb., fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med dampfløjten. Kl. ca.  $13^{50}$  skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at H. på grund af tågen var kommet over i den Ø.-lige side af sejlløbet.

25. M/S ARIETE af Rom, 5061 B. R. T. På rejse fra Tirana til Gdansk med olie.

*Grundstødt* d.  $23/5$  50 ved Bornholms N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24/5$  50.

Kl.  $7^{00}$  grundstødte A., der havde tysk lods om bord, under en VSV-lig brise med tæt tåge 200-300 m N. for Hammerhavnen. Skibet er senere bragt flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var pumpet ud i søen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

26. S/S ARKADIA af Helsingfors, 1450 B. R. T. Bygget 1911 af Stål. På rejse fra Kotka til Næstved med papirmasse.

*Grundstødt* d.  $3/12$  50 i den gravede rende til Næstved.

Søforklaring og søforhør i Næstved d.  $5/12$  50.

Kl.  $12^{15}$ , da A. befandt sig i den gravede rende til Næstved, mistede skibet styringen og tog grunden i bb.s side af renden og blev stående. A. kom senere flot ved egen hjælp og ankom kl.  $13^{15}$  til Næstved.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes skibets store dybgående.

27. M/S Arkansas af København, 3591 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Frederikshavn til København.

*Kollideret* d.  $\frac{1}{8}$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{4}{8}$  50. Søforklaring og søforhør i Odense d.  $\frac{28}{9}$  50.

Kl. 16<sup>00</sup> afsejlede A. med lods om bord fra den V.-lige side af Frederikshavn skibsværfts monteringskaj. Der bakkedes ud fra kajen og svingedes V.-over med agterenden. Da A. kl. ca. 16<sup>20</sup> befandt sig ca. 4 m fra M/S »Kronprinsessan Ingrid« af Gøteborg, der lå fortøjet ved den modsatte kaj, beordredes motoren fuld kraft frem. Ved en fejltagelse sattes motoren imidlertid på fuld kraft bak. Efter en ny ordre fra broen sattes motoren på fuld kraft frem, men inden farten var taget af skibet, tørnede A. med agterenden mod K. I. midtskibs om bb., hvorved der opstod en del ovenbords skader.

Det fremgår af den af K. I.s besætning afgivne forklaring, at kl. 16<sup>25</sup>, medens K. I. lå fortøjet på sædvanlig liggeplads i Frederikshavn, blev skibet påsejlet af A. som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

28. M/Gl. Aron af Aalborg, 71 B. R. T. Bygget 1907 af eg.

*Påsejlet* d.  $\frac{9}{2}$  50 i Odense havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{17}{2}$  50.

Kl. 14<sup>30</sup>, medens A. lå fortøjet langs kajen i Odense havn, blev skibet påsejlet af amerikansk S/S »Mormack Oak«, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra M. O. foreligger ikke.

29. M/Sk. ARTEMIS af København, 202 B. R. T. Bygget 1903 af eg.

a) På rejse fra Polen til Nykøbing Sj. med koks.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{2}{1}$  50 i Østersøen.

Politirapport dat.  $\frac{2}{1}$  50.

Kl. 7<sup>30</sup>, da skibets kok på vej fra halvdækket til kabyssen skulle passere et ca. 2 m langt og 30 cm bredt gangbræt, der uden stræktove var anbragt mellem halvdækket og dækslasten i en højde af ca. 0,5 m over dækket, tog skibet en overhaling, hvorved den pågældende mistede balancen og faldt ned på dækket. I faldet slog han ryggen, så han var ude af stand til at rejse sig. Kl. ca. 16<sup>10</sup>, da skibet ankom til København, blev den tilskadekomne i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Nykøbing Sj. til Kolberg i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{10}{1}$  50 ved Sveriges V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{12}{1}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{13}{1}$  50.

Kl. ca. 6<sup>00</sup>, da A. under en frisk ØSØ.-lig brise med stærk N.-gående strøm havde passeret lys- og fløjetønden på 55°49'5 N. 12°42'4 Ø., blev kursen lagt på lystønden ved Pinhättan. Kl. ca. 7<sup>00</sup> sås Barsebäck fyr, og kursen ændredes således, at dette fyr stadig holdtes et par str. om bb. Kl. 7<sup>50</sup> ændredes kursen til S., og samtidig sås sten forude. Roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tog skibet grunden på Kulorna og blev stående. D.  $\frac{11}{1}$  kl. 13<sup>20</sup> kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen fik A. mindre skader på skibsbunden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

30. S/S ASLAUG af København, 1578 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

En kvinde kommet til skade ved ulykkestilfæld d.  $\frac{17}{10}$  50 i Aalborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{18}{10}$  50.

Kort efter midnat styrtede en kvinde, der var i færd med at gå om bord i S/S »Aslaug«, der lå fortøjet langs kajen ved Abels kulkran i Aalborg havn, fra landgangen, der ikke var forsynet med stræktove, ned mellem skibet og kajen, hvor hun kom i klemme. Ved hjælp af redningskorps fra land kom den pågældende fri og blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at landgangen ikke var forsynet med forskriftsmæssige stræktove.

31. S/S ASTRA af København, 2709 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Immingham til Oran med kul.

*Kollideret* d.  $\frac{30}{3}$  50 i Immingham havn.

Indberetning fra konsulatet i Hull.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da A. med lods om bord og slæbebåd agter under fint, klart vejr bakkede ud fra kajen ved spout nr. 2, rørte skibet med bb.s bov stb.s bov på engelsk S/S »Tynemouth«, der lå fortøjet ud for spout nr. 3. T. fik lettere skader.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

32. Ff. ASTRÆA af Hasllö, ca. 30 B. R. T. På rejse fra Christiansø til fiskeplads i Østersøen med fisk.

*Strandet d. 9/2 50 ved Christiansø; forlist.*

Strandingsindberetning dat. 10/2 50.

Kl. 6<sup>30</sup> strandede A. under en let V.-lig brise på Hollænderringen på V.-siden af Christiansø. Besætningen — 4 mand — bjergede sig i land. Fartøjet blev bragt.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at fartøjet fik motorskade, hvorefter søen satte det ind på klipperne.

33. M/Gl. ATLAS af Aarhus, 68 B. R. T. Bygget 1904 af eg og fyr. På rejse fra Mariager til Stege med cement.

*Tørnet undervandshindring d. 21/2 50 i Kattegat.*

Søforklaring og søforhør i Stege d. 25/2 50.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da A. under en frisk NØ.-lig brise med svær sø befandt sig i båkelinien ud for Mariager Fjord, mærkedes 3 hårde stød i skibet. Der vendtes og sejledes tilbage til Als Odde, hvor der ankrede. Da en pejling ved pumpen ikke viste vand i skibet, fortsattes rejsen kl. 17<sup>00</sup>. Ved udlosningen fandtes en del vand i lasten.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at A. er kommet for langt ud i siden af sejlløbet.

34. S/S BARJAMA af Glasgow. På rejse fra Vidair til Thorshavn med kul.

*Grundstødt d. 20/7 50 ved Strømsø Ø.-kyst.*

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 24/7 50.

Kl. 17<sup>10</sup> grundstødte B. i klart vejr på Fleserne. D. 22/7 kl. 12<sup>30</sup> kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

35. M/S BASTHOLM af Odense, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26/9 50 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/9 50.

Kl. 8<sup>35</sup>, da B. lå i Kristiansgade, var 2 havnearbejdere beskæftiget med at aftage 6. sektion af fryserumslugedækslerne i mellemdækslugen til lastrum nr. 2. De 4 forreste sektioner var aftaget, og havnearbejderne stod på fryserumslugedækslerne i 5. sektion, der hvilede på skrå anlægsflader forinden på skærstokkene, og hvorpå fryserumslugedækslerne fra 6. sektion landedes forinden ophivning. Da det sidste lugedæksel løftedes fra sine anlægsflader på skærstokkene, krængede den næstagerste skærstok noget, hvorved fryserumslugedæksleme fra 5. sektion gled ned mellem skærstokkenes skrå anlægsflader og faldt ned i bunden af lastrummet med de pågældende havnearbejdere, et fald på ca. 5 1/2 m. Den ene af havnearbejderne, der havde forslået ryggen, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke på lugekarmen fandtes anordninger til at hindre en mindre svingning af skærstokken.

36. S/S BELTOY af Belfast, 1791 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Methil til Næstved med kul.

*Tørnet bro d. 21/9 50 i Karrebæksminde havn; grundstødt.*

Søforklaring og søforhør i Næstved d. 23/9 50.

Kl. ca. 6<sup>44</sup>, da B., der havde lods om bord og blev assisteret af bugserbåd, under moderat medgående strøm befandt sig ca. 30 m fra broen over Karrebæksminde Kanal, rørte skibets stb.s bov kanalkanten, hvorved B. mistede styringen og med bb.s side tørnede mod fenderlisten på det N.-lige brohoved. Efter at broen var passeret, tog skibet grunden i sin stb.s side af kanalen. Kl. 18<sup>10</sup> kom B. flot ved hjælp af bugserbåden. Ved påsejlingen blev broens fenderliste revet af, og skibet led forskellig skade agterude om bb.

Anm. Ministeriet må antage, at årsagen til, at skibet mistede styringen, var den lave vandstand i kanalen.

37. M/Gl. BENDY af Rønne, 88 B. R. T. Bygget 1890 af stål. På rejse fra Rønne til Vejle med granit.

*Grundstødt d. 2/11 50 ved Møns S.-kyst.*

Strandingsindberetning dal. 3/11 50. Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. 8/11 50.

Kl. 22<sup>30</sup> passerede B. under en SSØ.-lig kuling med klart vejr lys- og fløjletønden »Tolkedyb«, hvorefter der holdtes op i Lægehuk fyrline. Straks efter sås bagfyret i Tolkedyb fyrline, men forfyret viste sig ikke, hvorfor motoren, der gik fuld kraft frem, blev sal på langsomt frem. Samtidig sås brænding forude, og roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tog B. grunden på Ny-Tolk og blev stående. D. 3/11, da søen var tiltaget, sprang B. læk, og besætningen — 3 mand — blev bragt i land af redningsbåden fra Klintholm. D. 4/11 kom B. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at del ene af Tolkedyb grønne ledelyr var slukket.

38. Ff. BENNY af Grenaa, 17 B. R. T. Bygget 1918.

*Kollideret d. 27/3 50 ved indsejlingen til Esbjerg Fiskerihavn.*

Søforhør i Esbjerg d. 19/7 50.

Kl. ca. 4<sup>00</sup>, da B., der var for indgående til Fiskerihavnen, under en svag NNV.-lig brise med hård indgående strøm befandt sig ca. 100 m fra fyret på havnens nordre molehoved, mindskedes fart, og der drejedes bb. Kort efter, da B. havde molehovedet tværs om bb. i en afstand af ca. 20 m, sås forude det grønne sidelys og toplyset fra et udgående fartøj i en afstand af 75—100 fod. Motoren kastedes straks bak, hvorved B.s stævn drejede bb. over; men umiddelbart efter, da fartøjet befandt sig midt i havneindløbet, tørnede det andet fartøj, der viste sig at være Ff. »Victory« af Esbjerg, med stævnen imod bb.s side af B.s stævn, hvorved B. blev læk og begyndte at synke. Det forsøgtes at slæbe B. ind til siden af havneindløbet, men 6—7 minutter senere sank fartøjet, efter at besætningen — 3 mand — var blevet bjerget om bord i V.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring forklaring fremgår, at dette fartøj kl. ca. 3<sup>45</sup> afgik fra bassin 2 i Fiskerihavnen. Strømmen var svagt indgående. Skibets fart var 2—3 knob, og der holdtes i stb.s side af havneindløbet. Da V. befandt sig i en afstand af ca. 25 m NØ. for fyret på det nordre molehoved og havde molen tværs om stb. i en afstand af ca. 6 m, sås B.s sidelys ret for i kort afstand. Motoren kastedes straks bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at B. undlod at holde sig i stb.s side af indløbet og dels, at fartøjet, der sejlede med for stor fart, undlod som indgående skib at holde tilbage for V.

Anm. 2. B.s fører er under 5/2 51 ved søretten i Esbjerg idømt en statskassen tilfaldende bøde af 150 kr. for overtrædelse af art. 25 i kgl. anordning af 22. januar 1897 angående de internationale søvejsregler og nødsignalers anvendelse af danske skibe samt § 7, a og b, i handelsministeriets bekendtgørelse af 29. juli 1927 angående særlige regler for sejlads i indre danske farvande.

39. M/S BETA af Groningen. 344 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Tuborg Havn med asfalt.

*Grundstødt* d. 15/5 50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15/5 50.

Kl. 14<sup>00</sup> grundstødte B. under en N.-lig kuling med S.-gående strøm 1 sm. NØ. for Tuborg Havn. Kl. 17<sup>30</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren tog fejl af Hellerup Lystbådehavn og Tuborg Havn.

40. M/S BIRKHOLM af Randers. 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*Påsejlet* d. 19/12 50 på Limassol red.

Søforhør i København d. 29/3 51.

Kl. 12<sup>10</sup>, da B. i stille vejr lå til ankers ca. 400 m fra den V.-lige afskibningskaj og lastede vin i fade, sås i en afstand af ca. 0,3 sm. et skib nærme sig med ret stor fart med begge ankre i bund. Der blev straks stukket ud på B.s ankerkæde, men kort efter tørnede det andet skib, der viste sig at være M/S »Heron« af London, med stævnen mod B.s bb.s bov. hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

41. M/GI. BJØRN OLAFSSON af København. 103 B. R. T. Bygget 1884 af eg og ask. På rejse fra København til Kolding med foderstoffer.

*Grundstødt* d. 23/9 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Kolding d. 27/9 50.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte B. O. under en SV.-lig brise med usigtbart vejr i Agtrup Vig S. for det afmærkede løb. D. 25/9 kl. ca. 20<sup>00</sup> kom skibet flot, efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

42. Ff. BLUE. BELL af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 20/11 50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 6/1 51.

Kl. ca. 17<sup>10</sup>, da B. B. under en SSØ.-lig kuling skulle lette fra en ankerplads ca. 130 sm.V. t. S. for Grådyb Barre, svigtede bremsen på ankerspillet. Fisker Jens Christian Grotkjær, der stod på bb.s side af spillet, gik over i stb.s side for at stramme bremsebåndet. Efter at dette var udført, rejste den pågældende sig og gik et skridt tilbage, men i del samme tog skibet en overhaling, og han faldt baglæns ud over rælingen. Et redningsbælte og en svømmeblære blev straks kastet ud til den over bordfaldne, og der foretoges flere forgæves redningsforsøg. Lidt senere sås den pågældende gå til bunds. Den forulykkede eftersøgtes forgæves til ca. kl. 19<sup>00</sup>, og B. B. sejlede derefter tilbage til Esbjerg.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

43. M/B B & W nr. 1 af København.

*Kollideret* d.  $14/_{11}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $27/_{12}$  50.

Da B & W nr. 1, der var på vej fra Langelinie kajen ca. 50 m N. for Pramrenden til Burmeister & Wain's kaj nr. 3 på Refshaleøen, befandt sig midt i sejløbet mellem bøjerne 4 og 5, sås en anden motorbåd, der senere viste sig at være M/B »Thor« af København, afsejle fra D. F. D. S.s kuldepot på Refshaleøen. Det antoges, at T. ville gå agtenom B & W nr. 1. Kort efter, da B & W nr. 1 befandt sig ca. 40 m SØ. for bøje 4, sås T. forude om bb. i en afstand af ca. 10 m. Motoren, der gik fuld kraft frem, kastedes straks bak; men umiddelbart efter tørnede B & W nr. 1, der under bakningen drejede bb. over, med stævnen mod T.s stb.s side midterskibs.

Af den af T.s fører afgivne forklaring fremgår, at umiddelbart efter, at dette fartøj var afsejlet fra D. F. D. S.s kuldepot på Refshaleøen til Toldboden, sås B & W nr. 1 V. for T. Efter at T. var passeret mellem bøjerne 5 og 4 og var drejet S.-på langs bøjerækken, havdes B & W nr. 1 agten for tværs om stb. i en afstand af ca. 200 m. Der sejledes med langsom fart, og det antoges, at B & W nr. 1 ville gå foran om T. Kort efter, da T. befandt sig lidt SV. for bøje 4, sås B & W nr. 1, der nu var ca. 10 m fra T., dreje til bb., og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T. ikke holdt agten om B & W nr. 1.

44. M/S BOLIVIA af København, 4642 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $22/_{10}$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $22/_{10}$  50.

Kl.  $12^{15}$ , da B. lå fortøjet ved Frihavnens Østmole og med egne spil lossede uldballer ned i en langs skibssiden fortøjet pram, blev spillene ved 4-lugen stoppet, medens et slæng uldballer hang uden for skibssiden over prammen. Pludselig firedes der på stb.s spil, hvorved en i prammen beskæftiget havnearbejder blev ramt i nakken af uldballerne og styrtede om. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uagtsomhed fra spilmandenes side.

45. M/Sk. BONAVIDA af Marstal, 92 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Flensborg til Nykøbing M. med koks.

*Grundstødt* d.  $16/_{7}$  50 ved Samsø Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Marstal d.  $3/_{8}$  50.

Kl.  $5^{10}$  passerede B. under en svag ØSØ.-lig brise med regntykning Ljushage, hvorefter der styredes NØ. t. Ø. Kl.  $7^{20}$  tog skibet grunden på Hatterrev. Ca. 20 minutter senere kom B. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik skibet forskellige bundskader.

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

46. S/S BRATTINGSBORG af København, 2781 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

*Tørnet kaj* d.  $23/_{1}$  50 i New York havn.

Søforklaring d.  $23/_{1}$  50 i New York.

Kl.  $12^{45}$ , da B., der havde lods om bord, med assistance af 2 bugserbåde skulle gå til kaj ved pier nr. 10 i New York Dock i Brooklyn, tørnede skibet med bb.s side imod fenderen på pierens yderende, hvorved der fremkom en større bule ud for 3. lugen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til påsejlingen.

47. M/Gl. BRUNDBY af København, 147 B. R. T. Bygget 1913/41 af stål. På rejse fra Rostock til Randers med brunkulsbriketter.

*Grundstødt* d.  $21/_{3}$  50 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $21/_{3}$  50. Søforklaring i Randers d.  $23/_{3}$  50.

Kl.  $4^{15}$ , da B. i stille, letskyt vejr med hård V.-gående strøm styrende N. $3/_{4}$  V. befandt sig V. for Ore fyr, opdagedes det, at fyrets hvide og røde vinkler var gennemsejlet. Motoren blev straks stoppet og kastet fuld karft bak; men umiddelbart efter tog skibet grunden ca.  $1/_{2}$  sm. Ø. for den hvide 3-kost ud for Oreby Skov og blev stående. Kl.  $13^{00}$  kom B. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 7 tons af dækslasten var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den omstændighed, at føreren gik under dæk uden at instruere rorsmanden om at varsko, når skibet kom ind i Ore fyrs hvide vinkel.

48. Bugserbåd BULBIDER af Aarhus, 138 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

*Kollideret* d.  $27/_{1}$  50 i Aarhus havn.

Søforhør i Aarhus d.  $28/_{1}$  og  $31/_{1}$  50.

Kl. ca.  $5^{25}$ , da B. skulle afsejle fra en fortøjningsplads ved midternolen, sås i basin II et skib, M/S »Gerd« af Grenå, for indgående mod bassin I. B.s motor blev beordret langsomt frem, idet der dtredes ud mod indløbet. Netop da G. var forbi molen, sås dette skib pludselig dreje ca.  $45^{\circ}$  stb. over. B.s motor beordredes forceret bak, hailket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med

sirenen. Lidt efter hørtes 3 korte toner fra G., men umiddelbart efter tørnede G. med stævnen mod B.s bb.s bov.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da G., der med langsom fart styrede midt mod indløbet til basin I, befandt sig ca. 60 m fra midtermolen, sås B., der havde vigepligt, komme frem med god fart bag molen, og motoren blev stoppet. Da G. befandt sig ud for molen, var B. kommet så langt frem, at en kollision syntes uundgåelig. Motoren blev sat på fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner med sirenen. Kort efter hørtes B. afgive samme signal, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev G. en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af B. ikke har udvist fornøden forsigtighed ved udsejlingen.

49. M/S BÜTZFLETH af Hamburg, 138 B. R. T. På rejse fra Bremen til København med stykgods.

*Grundstødt* d. 24/8 50 i Storstrømmen.

Strandingsindberetning dat. 25/8 50.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> grundstødte B. i let diset vejr med V.-gående strøm ved Masnedø Kalv. D. 27/8 kom skibet flot ved egen hjælp, efter at ca. 55 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.

50. M/Gl. CAMILLA af Neksø, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Rønne til Nakskov med lervarer.

*Sprunget læk* d. 13/8 50 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 19/8 50.

Om aftenen, da C. i stille vejr med svag dønning befandt sig ca. 49 sm. fra Rønne med kurs mod Grønsund, opdagedes det, at søvand var trængt ind i motorrummet. Lænsning med motor- og håndpumpe blev straks påbegyndt, og kl. 19<sup>10</sup> sattes kursen mod Trelleborg, hvortil skibet ankom kl. 22<sup>00</sup>. Brandvæsenet blev tilkaldt og pumpede C. læns.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at skibet sprang læk.

b) *Påsejlet* d. 16/9 50 i Næstved havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21/10 50. Søforhør i Neksø d. 16/3 51 og i Nyborg d. 10/4 51.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da C. under en frisk NV.-lig brise lå fortøjet ved tømmerkajen med stb.s side, blev skibet påsejlet forude om bb. af lgt. »Hejmdal« af København, der slæbtes af B/B »Mjølner« af Nyborg. Ved påsejlingen knustes lønningen og skanddækket, og dækket beskadigedes.

Af den af H.s fører afgivne forklaring fremgår, at da nævnte lægter, der slæbtes af M. i en ca. 30 m lang slæbetrosse, kl. ca. 13<sup>30</sup> under en frisk NV.-lig brise med udgående strøm var svajet rundt i svajebassin, bemærkedes det, at H. drev ned mod C., og umiddelbart efter skete påsejlingen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

51. S/S CASTOR af Helsingfors.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 18/3 50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18/3 50.

Kl. 14<sup>10</sup>, da C. lå ved Asiatisk Plads og lossede finér fra bunden af agterste sektion i lastrum nr. 1, styrtede en del baller papirmasse, der var stuvet foran for finérladningen i hele rummets højde, ned og ramte havnearbejder Edvard Christian Emanuel Nielsen af København, der blev hårdt kvæstet. Den tilskadede blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men var død ved ankomsten.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykkestilfældet skyldes, at der ikke var taget forholdsregler til at sikre papirrullerne mod nedstyrtning.

52. M/Gl. CATRINE af Svaneke, 46 B. R. T. Bygget 1889 af eg. På rejse fra Mariager til Rønne med cement.

*Grundstødt* d. 26/3 50 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/3 50. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 28/3 50.

Kl. 4<sup>50</sup> passerede C. kullagrund, og derfra styredes Ø. t. S. 1/2 S. Kl. ca. 7<sup>30</sup> blev det tåge. og sejladsen fortsattes med mindsket fart. Kl. 12<sup>30</sup> sås under en kortvarig klaring i tågen land ved Hasle i ca. 5 sm. afstand, og kursen andredes til SSØ. Kl. 13<sup>25</sup> tog C. grunden ved Hvideodde Rev og blev stående. Kl. ca. 16<sup>00</sup> kom C. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

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

53. M/S CERECIO af Marstal. 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Landskrona til Odense i ballast.

*Grundstødt* d. 19/12 50 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $19/12$  50. Søforklaring i Kalundborg d.  $5/1$  50.

Kl.  $0^{00}$  befandt C. sig ca. 3 sm. fra lys- og klokketønden på  $55^{\circ}45'4$  N.  $10^{\circ}29'8$  Ø. Vejret var diset. Efter at lys- og klokketønden var passeret, ændredes kursen til  $171^{\circ}$ . Kl.  $1^{00}$  skimtedes i Ø.-lig retning et lys, som antoges for at være lysspirtønden på  $55^{\circ}39'1$  N.  $10^{\circ}31'7$  Ø., og kursen ændredes til  $138^{\circ}$ . Kl.  $1^{10}$  ændredes kursen atter til  $171^{\circ}$ , og kl.  $1^{20}$  tog skibet grunden på Lillegrund og blev stående. Kl.  $18^{20}$  kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper tilsyneladende uden at have taget skade.

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

54. M/S CHARLOTTE af Hamburg, 352 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Holbæk med koks.

*Tørnet undervandshindring* d.  $8/3$  50 ved Langelands S.-kyst, *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $8/3$  50.

Kl.  $8^{30}$  sank C. ca. 2 sm. SV. for Gulstav på 11 m vand. Besætningen, 7 mand, reddede sig i land i jollen.

Anm. Årsagen til forliset angives at være, at C. kl. ca.  $8^{00}$  under tåge havde tørnet imod en undersøisk hindring ca. 4 sm. fra kysten.

55. M/Sk. CHARLOTTE af Aalborg, 83 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til København med cement og etermit.

*Grundstødt* d.  $1/10$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsberetning dat.  $1/10$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $1/11$  50.

Kl.  $2^{00}$  grundstødte C. under en frisk SØ.-lig brise med regndis tæt SØ. for 2-kosten ved Vejdybet. Kl. ca.  $8^{00}$  kom skibet flot ved egen hjælp.

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

56. M/GI. CHRISTIAN af Aalborg, 80 B. R. T. Bygget 1910 af eg.

*Havareret* d.  $16/9$  50 i Rødby havn.

Søforklaring i Aalborg d.  $30/9$  50.

Om natten, medens C. lå fortøjet langs det NØ.-lige bolværk i Vester Havn, friskede vinden til storm fra Ø. og trak sig igennem S. om til V., hvorved vandstanden faldt I fod, således at skibet kom til at stå på grund. Som følge af dønning i havnen huggede C. hårdt mod bolværket, der manglede vaterlisten, hvorved skibssiden blev stærkt beskadiget. Ved dag gry blev C. slæbt hen på en roligere liggeplads.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

57. M/GI. CIMBRI af Simrishamm, 173 B. R. T. På rejse fra Rostock til Aalborg med briketter.

*Grundstødt* d.  $21/1$  50 ved Samsøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24/1$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $26/1$  50.

Kl.  $7^{55}$  passerede C. lysspirtønden på  $55^{\circ}46'6$  N.  $10^{\circ}48'4$  Ø. tæt om bb., log 101, hvorefter der styredes mv. NV. t. V. Kl.  $8^{30}$  ændredes kursen til mv. NNØ., log 104,5. Kl.  $9^{25}$  forandredes kursen til mv. NØ. $1/2$  Ø., log 110,5. Samtidig mindskedes farten til langsomt på grund af tåge. Kl. 10,20 stoppedes motoren, og der loddedes 9,5 favne vand. Der fortsattes derefter med langsom fart på kursen NØ. t. N. $1/2$  N. Kl.  $10^{40}$  tog skibet grunden på Hatter Rev og blev stående. Den  $24/1$  kl.  $2^{15}$  kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladingen var blevet lægtret.

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

58. M/S CLIO af Bergen, 4558 B. R. T. På rejse fra Odense til Malmø med stykgods.

*Grundstødt* d.  $19/11$  50 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $22/11$  50.

Om eftermiddagen grundstødte C. under en stærk SV.-lig storm på Sejrsø Hage. D.  $22/11$  kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at C. på grund af stormen mistede styringen og drev på grund.

59. M/Sk. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. a) På rejse fra Nørresundby til Hamburg med tomme papirsække.

*Tørnet undersøisk hindring* d.  $19/5$  50 i Hamburg havn.

Søforklaring i Holbæk d.  $16/6$  50.

Kl. ca.  $7^{00}$ , da C., der havde lods om bord, var ved at manøvrere til kaj i Rorhafnen, mærkedes et kraftigt ryk i motoren. En senere undersøgelse viste, at skruerakslen var knækket tæt inden for skruerhovedet.

b) På rejse fra Hamburg til Holbæk med kalisalt.

*Tørnet kaj* d.  $13/6$  50 i Holtenuau havn.

Søforklaring i Holbæk d.  $16/6$  50.



Kl. 13<sup>30</sup>, da C., der havde lods om bord, var under indsejling i slusen til Kielerkanalen ved Holtenau, blev motoren, der gik langsomt frem, beordret fuld kraft bak. Kort efter tørnede C. med bb.s bov imod kajen, hvorved anker og kranbjælke knækkede, og skanseklædningen blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at skibet har nærmet sig kajen med for stor fart.

60. M/S COLOMBIA af København, 5146 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Philadelphia til New York.

*Kollideret d. 27/6 50 i New York havn; brand om bord.*

Søforklaring i New York d. 14/7 50.

Kl. 12<sup>25</sup>, da C., der havde lods om bord, passerede karantænestationen på State Island, sås ret forude en damper, der senere viste sig at være S/S »Excalibur« af New York, stævne ret imod C. Da skibene var ca. 1 sm. fra hinanden, og C. befandt sig i sin stb.s side af sejlløbet, gav E. 2 korte toner med fløjten, hvorefter C.s ror blev lagt hårdt bb., idet der blev afgivet 2 korte toner. Kort efter gav E. 1 kort tone, hvorefter C.s ror blev beordret hårdt stb. samtidig med, at der blev afgivet 1 kort tone. Motoren blev nu beordret stoppet og straks efter fuld kraft bak, idet der blev afgivet 3 korte toner. C.s ror blev nu beordret hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede C. med stævnen imod E.s bb.s side. Ved kollisionen fik C. stævnen trykket ind, bakkækket revet op og begge ankre knækket, og der udbrød brand i skibets kabelrum. Ilden blev slukket med hjælp fra havnens brandvæsen.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

61. S/S CONCORDIA af København, 2957 B. R. T. Bygget 1942 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7/11 50 i Københavns havn.*

Politirapport dat. 7/11 50. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/11 50.

Kl. 16<sup>15</sup> medens C. lå fortøjet ved kajen ved Enghave Brygge, fik en havnearbejder under opstigning fra 3-lasten den ene fod i klemme mellem to trin på lastlejderen, der var defekt. For at komme fri måtte han lade sig falde ned mod garneringen ca. 1 m. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

62. M/S CORNELIUS MÆRSK af Kalundborg. 5267 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra New Orleans til Manila.

*En mand forsvundet d. 30/7 50 i Stillehavet.*

Søforklaring i Manila d. 19/8 50.

Kl. ca. 22<sup>30</sup>, da C. M. under en svag NNØ.-lig brise med rolig sø befandt sig på ca. 32°12' N. 142°25' V., savnedes letmatros Kaj Pedersen Nielsen af København, der kort forinden havde opholdt sig i stb.s side af broen. Da den pågældende ikke kunne findes om bord, blev skibet lagt på modsat kurs og bb.s redningsbåd svinget ud. Hele natten eftersøgte den forsvundne ved projektorlys på det formodede ulykkessted. Den 31/7 kl. ca. 5<sup>30</sup>, 1<sup>1/2</sup> time efter daggry, indstilledes eftersøgningen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

63. Ff. CORSAR af Hellerup, 20 B. R. T. På rejse fra Tanger til fiskeplads i Atlanterhavet.

*Motorstop, strandet d. 14/3 50 ved Marokkos V.-kyst; forlist.*

Søforhør i Københavns amts nordre birk d. 10/7 50.

Kl. 0<sup>10</sup>, da C. under en NØ.-lig brise med svær dønning og stærk NØ.-gående strøm befandt sig ca. 20 sm. S. for Kap Spatel i umiddelbar nærhed af land, sprængtes glødehovedet, og motoren stoppede. Det forsøgte at opankre fartøjet, men ankeret kunne ikke holde, og umiddelbart efter grundstødte C. og blev stående. Fartøjet er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes motorhavari.

64. Ef. C. S. MØLLER af Skagen, 18 B. R. T.

*Påsejlet d. 17/7 50 i Hirtshals havn.*

Søforhør i Hjørring d. 8/12 50.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da C.S. M. lå fortøjet ved kulkajen i Hirtshals havn, blev fartøjet påsejlet af Ef. »Salmoregina« af København, der ramte C.S.M. i agterstavnen, hvorved lønningen blev beskadiget.

Af den af S.s fører afgivne forklaring fremgår, at da S. kl. ca. 14<sup>00</sup> skulle afsejle fra kulkajen i Hirtshals havn, startedes motoren, og skruen sættes til at gå bak. Da fartøjet imidlertid gik fremover, kobledes skruen fra, men umiddelbart efter skete påsejlingen som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

65. Ff. CUMBERLAND af Skagen. 31 B. K. T. Bygget 1931 af eg og bog På rejse fra fiskeplads i Østersøen til København.

*Påsejlet sluseport* d.  $20/4$  50 i Falsterbokanalen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $24/4$  50. Søforhør i Skagen d.  $7/9$  og  $14/9$  50.

Kl. ca.  $23^{30}$  passerede C. den S.-lige sluse i Falsterbokanalen, hvorefter der fortsattes med langsom fart mod broen i den N.-lige ende af kanalen. Kort efter blev C. prajet af kanalpersonalet og fik ordre til at vende om, da broen var under reparation. Fartøjet vendtes, og der sejledes tilbage mod slusen. Da C. nåede slusen, tørnede fartøjet med stævnen mod sluseporten, der var hævet, overkanten var ca. 6 tommer over vandoverfladen. Ved påsejlingen beskadigedes stævnen, og fartøjet blev læk.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at sluseporten på grund af mørket ikke sås fra C.

66. S/S CYRIL af Esbjerg, 2202 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Beckton til København med koks.

*Kollideret* d.  $28/10$  50 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d.  $6/11$  50.

Kl.  $13^{08}$ , da C. lettede fra en vigeplads i Kielerkanalen, beordredes maskinen halv kraft frem. Samtidig sås et modgående skib, hvalkogieriet »Olympic Challenger«, forude. Kl.  $13^{09}$  blev maskinen stoppet og umiddelbart efter beordret fuld kraft frem. Det viste sig nu, at skruen gik bak, hvorfor maskinen stoppedes og atter gentagne gange beordredes fuld kraft frem, hver gang med den modsatte maskinmanøvre til følge. Under disse manøvrer drejede C. stb. over og bakkede omtrent tværs i kanalen. O. C. stak begge ankre i bund og bakkede for fuld kraft, men inden farten kunne tages af dette skib, tørnede det med stævnen imod C.s bb.s side ud for I-lugen, hvorved der opstod ovenbords skade på begge skibe.

Anm. 1. Søforklaring fra O. C. foreligger ikke.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at den vagthavende maskinmester har ladet maskinen gå bak i stedet for frem.

67. M/Jt. DAGNY af Kalundborg, 23 B. R. T. Bygget 1897/1905 af eg.

*Brand om bord* d.  $18/11$  50 i Odden havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing S. d.  $23/11$  50.

Kl. ca.  $21^{45}$ , medens D. henlå i Odden havn uden besætning om bord, opdagedes ild i agterskibet. Kl. ca.  $23^{15}$  var branden slukket med assistance af brandvæsenet fra land. En undersøgelse viste, at træværket i agterkahytten samt i motorrummet var stærkt forbrændt, og at der ved en blykabelbøjle under dækket i motorrummet var en dyb og stærkt begrænset brandskade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning i den elektriske installation.

68. M/S DANGULF GEM af København, 33 B. R. T. Bygget 1904 af eg og bøg. På rejse fra Aarhus til Faaborg med gasolie.

*Grundstødt* d.  $28/12$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $10/1$  51.

Kl.  $17^{15}$  grundstødte D. G. under usigtbart vejr på V.-siden af Mejlflak. D.  $30/12$  kl.  $4^{00}$  kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik D. G. lettere bundskader.

69. M/S DANIO af Kristiansand, 4148 B. R. T. På rejse fra Casablanca til Nørresundby med fosfat.

*Grundstødt* d.  $21/5$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22/5$  50.

Kl. ca.  $16^{33}$  grundstødte D. i diset vejr med hård N.-gående strøm ved Hals Barre. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at Være diset vejr.

70. S/S DANIX af Esbjerg, 1108 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Hamburg til Kolding i ballast.

*Minesprængt og sunket* d.  $15/7$  50 i Østersøen.

Søforklaring i Sønderborg d.  $31/7$  50. Forlisanmeldelse dat. d.  $8/8$  50.

Kl.  $15^{50}$  passerede D. under en let Ø.-lig brise med V.-gående strøm lystønden i pkt. 3 i rute 8 ( $54^{\circ}39'3$  N.  $10^{\circ}08'3$  Ø.), hvorefter der styredes mod lystønden i rutens pkt. 4. Kl.  $16^{00}$  indtraf en voldsom eksplosion agten for tværs om bb. Skibet fik straks en bb.s slagside på  $10$ — $20^{\circ}$  og begyndte at synke med agterskibet. Ved eksplosionen blev bb.s redningsbåd ødelagt, og hele besætningen, 22 mand, hvoraf flere var lettere såret, gik i stb.s redningsbåd og blev kort efter optaget af et skib, der befandt sig i nærbeden. Ca. 2 timer senere sank D. på  $54^{\circ}42'23''$  N.  $10^{\circ}06'36''$  Ø.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af del ovenfor anførte.

71. Ff. DANMARK af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr.

*Brand om bord* d.  $28/9$  50 i Esbjerg havn.

Politirapport dat. <sup>28</sup>/<sub>9</sub> 50. Rapport fra statens skibstilsyn dat. <sup>5</sup>/<sub>10</sub> 50. Søforhør i Esbjerg d. <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 51.

Kl. ca. 0<sup>45</sup>, da D. lå fortøjet ved auktionshallen i Esbjerg Fiskerihavn, ville motorpasseren tænde den agterste blæselampe. Herved slog en stikflamme nedad og antændte en på dørken liggende kokosløber, der var gennemvædet af olie. Ilden bredte sig hurtigt til hele motorrummet, og brandvæsenet tilkaldtes. Kl. ca. 2<sup>00</sup> var ilden slukket. Ved branden opstod der skader i motorrum, redskabsrum og kabelrum, ligesom den elektriske installation blev delvis ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at tilførselsrørene til blæselampen for henholdsvis luft og petroleum var blevet ombyttet.

72. S/S DANMARK af Gedser, 2915 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Warnemünde til Gedser med passagerer og stykgods.

*Påsejlet fyrbåke* d. <sup>4</sup>/<sub>3</sub> 50 i Østersøen.

Søforklaring i Nykøbing F. d. <sup>10</sup>/<sub>3</sub> 50.

Kl. ca. 11<sup>54</sup> afgik D. i tæt tåge med V.-gående strøm og svag V. lig brise fra Warnemünde. Da D. efter maskinens omdrejningsviser manglede ca. 95 omdrejninger i at have udløbet distancen til fyrbåken Rødsand S., beordredes maskinen halv kraft frem. Da D. var ca. 30 m fra fyrbåken, sås blålys fra denne, og det viste sig, at færgen var for Ø.-lig. Stb.s maskine stoppedes, mens bb.s blev beordret fuld kraft bak, men kort efter tørnede D. mod fyrbåken. Både fyrbåken og skibet blev en del beskadiget.

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

73. Ff. DANNEBROG af Skagen, 12 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

*Motorhavari, sunket* d. <sup>18</sup>/<sub>1</sub> 50 i Kattegat.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d. <sup>3</sup>/<sub>2</sub> 50.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da D. med frakoblet skrue befandt sig Ø. for Læsø. løb motoren løbsk. Det forsøgte at koble skruen til og slå petroleumsrøret over. Da D. var blevet læk, lænsedes med håndpumpen, og der tilkaldtes assistance fra et andet fiskefartøj, der tog D. på slæb. Da vandet ved blev at stige, og D. fik slagside, forlod besætningen — 2 mand — fartøjet og blev optaget af det andet fartøj. Kl. ca. 13<sup>10</sup> sank D. på 59 m vand ca. 9 sm. SØ. for Syrodde fyr.

Anm. Ministeriet må antage, at motorens regulator har svigtet.

74. Ff. DARS af Gudhjem, 12 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Gudhjem.

*Forlist* d. <sup>2</sup>/<sub>12</sub> 50 i Østersøen.

Søforhør i Neksø d. <sup>19</sup>/<sub>12</sub> 50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da D. under en hård SV.-lig kuling med høj sø var på vej til Gudhjem fra en fiskeplads ca. 30 sm. NØ. for Gudhjem, opdagedes det, at fartøjet var læk. Motoren blev stoppet, og et tilkaldt fiskefartøj tog D. på slæb mod Christiansø, men kl. ca. 22<sup>00</sup> sank D. ca. 5 sm. fra Christiansø på ca. 40 fv. vand, efter at de ombordværende — 2 mand — var taget om bord i det andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

75. S/S DELEWARE af København, 2280 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Aalborg til Newcastle med stykgods.

*Grundstødt* d. <sup>16</sup>/<sub>1</sub> 50 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. <sup>21</sup>/<sub>4</sub> 50.

Kl. 4<sup>30</sup> afsejlede D. med lods om bord fra Aalborg. Da D. befandt sig i ledefyrinien Engholm SØ. tværs af Engholm S.-lige forfyr, lagdes roret hårdt stb. samtidig med. at maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem. Efter at skibet var drejet noget stb. over, stoppede det op og begyndte at falde bb. over. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, og stb.s anker blev stukket i bund, men umiddelbart efter tog D. grunden ud for Engholm ØSØ.fyr og blev stående. Kl. 8<sup>30</sup> kom skibet flot ved hjælp af 2 slæbebåde, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at D. mistede styret.

76. M/B DEMPO af Svendborg. På fiskeri i Svendborg Sund.

*Kollideret* d. <sup>29</sup>/<sub>10</sub> 50 i Svendborg Sund.

Politirapport dat. <sup>30</sup>/<sub>10</sub> 50.

Kl. ca. 16<sup>30</sup> da D. lå med stoppet motor ca. 100 m NV. for den hvide stage med 1 halmvisk på V.-siden af Iholm Flak, sås et andet skib i en afstand af ca. 125 m med kurs mod D. Da et andet skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Kapella« af Egersund, ikke syntes at ændre kurs, forsøgte det ved råb og ved at gøre tegn med en fiskestang at henlede dets opmærksomhed på D.; men umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod D. midtskibs, hvorefter føreren, der var bange for, at D. skulle synke, greb fat i K.s vaterstag og entrede om bord. Ved kollisionen fik D. det øverste bord, stødlisten og en dæksplanke trykket ind.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der sejlede med en fart af ca.  $5\frac{1}{2}$  knob, kl. ca. 16<sup>30</sup> i stille vejr passerede den hvide stage med I halmvisk på V.-siden af Iholm Flak, sås D. drive ned langs K.s stb.s side, og umiddelbart efter entrede en mand om bord i skibet ad forgrejerne. Den pågældende, der var D.s fører, blev kort efter, da det viste sig, at D. ikke havde taget væsentlig skade, sat om bord i motorbåden, hvorefter K. og D. afsejlede til Svendborg.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der om bord i K. ikke har været holdt behørigt udvig.

77. Lystfartøj DIADEM af Lovestoft, 28. B. R. T. Bygget 1907. På rejse fra København til Lovestoft.

*Grundstødt* d.  $\frac{8}{9}$  50 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{8}{9}$  50. Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{11}{9}$  50.

Kl. 11<sup>30</sup> pejledes Blaa vand fyr i Ø. t. S., afst. ca. 6 sm., hvorefter der fortsattes på en SSV.-lig kurs for et rebet storsejl. Det blæste en V.-lig storm med byger. Kort efter at fyret var tværs, tog D. grunden ved Beknolde og blev stående, hvorefter besætningen — 4 personer — forlod fartøjet i jollen og roede i land. Fartøjet gik senere i drift og blev kl. ca. 17<sup>45</sup> observeret af redningsdamperen »F.V.Mortensen«, som slæbte det ind til Esbjerg. D. havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

78. S/S DIANA af Odense, 1609 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra København til Newcastle med landbrugsprodukter og stykgods.

*Grundstødt* d.  $\frac{9}{12}$  50 ved Sjællands Ø.-kyst; *påsejlet*.

Søforklaring i Aarhus d.  $\frac{3}{1}$  51.

Kl. ca. 3<sup>00</sup>, da D. efter kompasretning under tæt tåge befandt sig for indgående i Kronløbet, tog skibet grunden ved 2-kosten på Stubben. Kl. ca. 7<sup>30</sup> kom D. af grunden ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade. Kl. ca. 7<sup>45</sup> ankrede D. i 10 m vand ca. 200 m Ø. t. S. for 1-kosten på Stubben. Ankerlanterne blev sat, og forskriftsmæssigt tågesignal afgivet. Kl. ca. 7<sup>55</sup> hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være M/S »Malmøhus« af Malmø, og kl. 8<sup>00</sup> tørnede M. mod D., der herved led en del ovenbords skade på bb.s side.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

Anm. 2. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

79. M/Sk. DINA WAL af Køge, 118 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Rostock til Aalborg med briketter.

*Tørnet kaj* d.  $\frac{18}{1}$  50 i Rostock.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{26}{1}$  50.

Kl. 13<sup>00</sup> afsejlede D. W., der havde lods om bord, fra Rostock, idet der bakkedes ud fra kajen. Da skibet var ca. 200 m fra den modsatte kaj, skulle skruen omstyes til frem. Herunder svigtede omstyringen, og D. W. fortsatte med at gå agterover og tørnede med agterenden imod kajen. Ved påsejlingen blev kajen beskadiget, og D. W. led en del ovenbords skade. En undersøgelse viste, at en kæde til omstyringen var sprunget af.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Vejle til Stralsund.

*Grundstødt* d.  $\frac{7}{3}$  50 ved Rügens V.-kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{30}{3}$  50.

Kl. 10<sup>30</sup> passerede D. W., der førte skonnertsejl og klyver, under en frisk NV.-lig brise den røde 1-kost i Hestehoved-Dyb, log 1,4. Der styredes SØ. t. Ø.  $\frac{1}{4}$  Ø. mod lys- og fløjtetønden ved Plantagenet Grund. Et par timer senere, da det blæste en frisk SV.-lig brise, blev det tåge. Farten mindskedes, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 14<sup>15</sup>, da loggen viste 24,5, ændredes kurs til SØ. t. S.  $\frac{1}{2}$  S. Kl. 14<sup>45</sup> ændredes kurs til SØ. t.S.  $\frac{3}{4}$  S., log 27,5. Kl. 16<sup>10</sup>, da loggen viste 35,5, blev motoren sat på langsomt frem, og et lodskud gav ca. 5 favne vand. Klyveren bjergedes, og da et nyt lodskud gav ca. 3 favne vand, besluttedes det at ændre kurs til SV. Umiddelbart efter sås brænding forude om bb. Roret blev lagt hårdt stb., men straks efter tog D. W. grunden hårdt nogle gange ca. 1 sm. N. for Gellen vinkelfyr og drejede bb. over. Skonnerstsejlet bjergedes, og motoren sattes på fuld kraft bak, men skibet blev stående og huggede hårdt i grunden. D.  $\frac{26}{3}$  50 kl. 0<sup>30</sup> kom D. W. flot ved hjælp af en bjergnings damper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

80. 3 m. M/Sk. DORRIT af Frederikshavn, 109 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Herøy til Grenaa med kalksalpeter.

*Havareret* d.  $\frac{30}{8}$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d.  $\frac{7}{9}$  50.

Kl. 9<sup>30</sup> passerede D. Aalborg Bugt fyrskib. Det blæste en stiv NV.-lig kuling. Kl. ca. 12<sup>30</sup>. da skibet befandt sig ca. 150 m S. for spirtønden på  $56^{\circ}34'7''$  N.  $10^{\circ}52'3''$  Ø. mærkedes

et kraftigt stød i skib og motor. Da en undersøgelse viste, at skruen ikke virkede, og det antoges, at skruesakslen var havareret, fortsattes rejsen for sejlene til Grenaa, hvortil D. ankom kl. 16<sup>20</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en undervandshindring.

81. Kaproningsbåd DYBBØL af Sønderborg.

*Kollideret* d. 14/6 50 i Als Sund.

Søforhør i Sønderborg d. 6/9 50.

Kl. ca. 20<sup>45</sup>, da D., der var for S.-gående i den V.-lige side af Als Sund, befandt sig N. for rækken af duc d'alber N. for Christian Xs Bro, sås et fartøj passere under broen for N.-gående. Kort efter, da D. befandt sig tæt ved den N.-ligste duc d'albe, sås fartøjet, der viste sig at være M/B «Viking» af Sønderborg, styre imod D., og umiddelbart efter ramte V. D.s bb.s åre, hvorved D. kæntrade, og de ombordværende 3 personer faldt i vandet. D. blev senere bragt på ret køl og bugseret ind til land af V.

Af den af V.s fører afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. ca. 20<sup>45</sup> havde passeret under Christian Xs Bro for N.-gående, styredes over mod den V.-lige side af Als Sund. Pludselig sås D. komme til syne ved den N.-ligste duc d'albe, og umiddelbart efter skete kollisionen som overfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at der om bord i V. ikke har været holdt behørigt udkig, og dels, at V. ikke har holdt tilstrækkelig over i sin stb.s side af farvandet.

Anm. 2. V.s fører er ved en af Sønderborg søret under 21/5 51 afsagt dom blevet idømt en statskassen tilfaldende bøde af 20 kr. for overtrædelse af art. 25 i anordning af 22/1 1897 angående de internationale søvejsreglers og nødsignalers anvendelse af danske skibe.

82. S/S EERO af Helsingfors, 2190 B. R. T. På rejse fra Gdynia til Rørdal med kul.

*Grundstødt* d. 3/2 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/2 50.

Kl. 13<sup>50</sup> grundstødte E., der havde lods om bord, under en hård SØ.-lig kuling med N.-gående strøm ved Hals. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

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

83. S/S EFFIE MÆRSK af Aalborg, 1308 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stora Vika til Aalborg med cement-klinkers.

*Grundstødt* d. 9/10 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6/10 50. Søforklaring i Odense d. 19/10 50.

Kl. 9<sup>00</sup>, da E.M., der havde lods om bord, i diset vejr befandt sig for indgående i den gravede rende over Hals Barre, sås et modgående skib forude. E. M. holdt over i den N.-lige side af renden, men herunder mistede skibet styringen og tog grunden og blev stående. Kl. 12<sup>05</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at E. M. er kommet så tæt op mod grunden, at skibet er blevet suget ind mod denne.

84. S/S EGHOLM af København, 1752 B. R. T. Bygget 1944 af stal. På rejse fra Antwerpen til Odense med jern.

*Grundstødt* d. 7/10 50 på Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 7/10 50. Søforklaring og søforhør i Odense d. 10/10 50.

Kl. ca. 6<sup>10</sup>, da E., der havde lods om bord, under en let SV. lig brise passerede den første hvide bøje ved Gabet, blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem. Strømmen var hårdt indgående. Da den anden hvide bøje var passeret, lagdes roret stb. og, da skibet ikke drejede hurtigt nok, umiddelbart derefter hårdt stb. samtidig med, at maskinen beordredes fuld kraft frem. E. blev imidlertid at strømmen sat bb. over, og umiddelbart efter at den tredje hvide bøje var passeret, tog skibet grunden med bb.s side og blev kort efter stående. D. 8/10 kl. 9<sup>05</sup> kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

85. Ff. EGO af Rødvig, 16 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra fiskeri i Østersøen til København med levende fisk.

*Kollideret* d. 2/5 50 i Sundet.

Søforhør i Store-Heddinge d. 8/6 50.

se. nr. 15.

86. Ff. Ejek af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 19/6 50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 13/7 50.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da E. under fiskeri befandt sig 140 sm. V. t.N. 1/4 N af Vyl fyrskib, faldt fisker Jens Jull af Esbjerg, der i bb.s side var i færd med at hale vodtovruller hen til stop-

maskinen, over bord. En tovende og en redningskrans blev kastet ud til den overbordfaldne, som imidlertid forsvandt. Ulykkesstedet blev hefter eftersøgt i ca. 1½ time, men den forulykkede kom ikke mere til syne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er snublet i vodtovrullerne og derefter faldet over bord.

87. M/Jt. ELBE af Hamburg, 93 B. R. T. På rejse fra Randers til Nykøbing M. i ballast.

*Grundstødt* d. 17/9 50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 18/9 50.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> grundstødte E. under en SØ.-lig kuling ved S.-siden af Egholm. D. 19/9 kom E. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være førerens ukendskab til farvandet.

88. M/S ELENORE af Hamburg, 141 B. R. T. l'å rejse fra Vang til Hamburg med sten.

*Grundstødt* d. 26/8 50 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/9 50.

Kl. 17<sup>45</sup> grundstødte E. under en svag V.-lig brise med regnbyger ved Vang. D. 13/10 blev skibet bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet, da det bakkede ud af Vang havn, har fået søgræs i skruen og derefter ikke har kunnet holdes op mod søen, men er drevet på grund.

89. S/S ELKANAH CROWELL af London, 1023 B. R. T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28/9 50 i Københavns havn.

Politirapport dat. d. 28/9 50.

E. C. lå den omhandlede dag fortøjet ved Kalvebod Brygge og lossede kul. Omkring skibets bunkerluge, der er beliggende på en overbygning lige agten for 2-lugen, lå en dyne kulstykker, der ved et opspændt ståltrådsnet havde været forhindret i at falde ned i lastrummet. Nettet var imidlertid blevet fjernet, og kl. 13<sup>10</sup>, da en havnearbejder var beskæftiget på bunden af lastrum nr. 2, faldt et ca. 1 kg tungt kulstykke ned fra overbygningen og ramte den pågældende i hovedet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne bragt til hospitalet, hvor det konstateredes, at han havde pådraget sig en hjernerystelse.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

90. Ff. ELKE af Finkenvårder, 69 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

*Motorhavari, søgt nødhavn, grundstødt* d. 21/11 50 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsforretning ved Sdr. Lyngvig d. 21/11 50.

Kl. ca. 15<sup>45</sup>, da E. under en frisk SØ.-lig kuling på grund af motorhavari søgte ind til Hvide Sande havn, tog skibet grunden i ca. 2 m vand ud for indsejlingen og blev stående. Kl. ca. 18<sup>00</sup> kom E. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavari i forbindelse med ukendskab til farvandet.

91. Ff. ELLA af Køge, 99 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På fiskeri i Atlanterhavet.

*Havareret* d. 26/7 50 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. 16/10 50.

Kl. 6<sup>25</sup>, da E. under en opfriskende Ø.-lig kuling på pladsen ca. 66°50' N. 20°50' V. var i færd med at bjerge sine redskaber, knækkede rorstammen, hvorved skibet mistede styret. Kl. 9<sup>30</sup> blev 250 favne line stukket ud, og der holdtes gående med motoren på halv kraft frem. Kl. 10<sup>00</sup>, da man havde fået rigget nødrør ud, sattes kursen mod Siglufjord. Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da vinden var aftaget, blev E. taget på slæb af et norsk vagtskib og slæbt ind til Siglufjord, hvortil skibene ankom d. 28/7 kl. 5<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

92. M/Jt. ELLEN af Knebel.

*Påsejlet* d. 14/7 50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. 19/7 50.

Kl. ca. 23<sup>50</sup>, da E. under en stiv SØ.-lig kuling lå forløjet ved kaj nr. 19, tørnede M/Fg. »Kalundborg« af Kalundborg, der var ved at gå til kaj, med agterstævnen mod E.s stb.s side, hvorved skibet blev svært beskadiget.

Af den af K.s besætning afgivne foiklaring fremgår, at da k kl. ca. 23<sup>50</sup> under en stiv SØ.-lig kuling skulle til at lægge til ved kaj nr. 9, begyndte skibet at drive agterover. Det forsøgte at få tørn om spilkoppen på ankerspillet med en forwire, men umiddelbart efter skete påsejlingen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

93. Ff. ELLEN af Vesterø, 16 B. R. T. Bygget 1907 af eg og fyr. På fiskeri i Kattegat.

*Sprunget læk og sunket* d.  $\frac{6}{9}$  50 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Vesterø Læsø d.  $\frac{5}{10}$  50.

Da E. befandt sig ca. 15 sm. Ø. for Skagen, opdagedes det, at fartøjet var læk. Der sattes nødsignal, og der lænsedes med håndpumpe og lænsepumpe. 15—20 minutter senere gik motoren i stå, og kort efter blev E. taget på slæb af et andet fiskefartøj, der bugserede E. mod den svenske kyst. Da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, forlod besætningen — 2 mand — fartøjet og blev optaget af det andet fiskefartøj. Da fartøjerne befandt sig ca. 7 sm. VNV. af Vinga sank E. på 70 m vand.

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

94. M/Jt. ELLEN LIS af Svendborg, 20 B. R. T. Bygget 1908 af eg og fyr.

*Påsejlet* d.  $\frac{8}{11}$  50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d.  $\frac{23}{11}$  50.

Kl.  $6^{30}$ , da E. lå fortøjet ved kaj 121, blev skibet påsejlet af tysk S/S »Anna Marie Krüger«, hvorved E. L. fik agterskibet stærkt beskadiget.

Af den af A. M. K.s havnelods afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl.  $6^{15}$  bakkede ud fra kajen med bb.s ror. Da skibet var kommet et godt stykke ud i havnebassinet, blev maskinen beordret langsomt frem og roret lagt stb. Under manøvrerne var det blevet tæt tåge. Pludselig sås E. L. ret forude, og maskinen blev beordret fuld kraft bak, men straks efter tørnede A. M. K. med bb.s bov imod E. L.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

95. Ff. ELLEN MARIE af Jyllinge, 7 B. R. T. Bygget ca. 1919 af eg. På rejse fra fiskeri i Sundet til Barsebäck.

*Grundstødt* d.  $\frac{10}{1}$  50 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i Roskilde d.  $\frac{20}{5}$  50.

Kl. ca.  $17^{30}$ , da E. M. under en SØ.-lig storm med sne var ved at anduve Barsebäck havn, sås pludselig ca. 50 m foran om bb. en skonnert. Roret lagdes hårdt stb. Umiddelbart efter tog E. M. grunden på Kulorna og blev stående. Besætningen — 2 mand — blev bjerget af en båd fra land. Fartøjet er senere blevet bjerget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

96. M/S ELLI af Bremen. På rejse fra København til Bremen i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{16}{9}$  50 ved Lollands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{16}{9}$  50.

Kl. ca.  $7^{00}$  grundstødte E. under en V.-lig storm S. for Onsevig havn. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

97. M/Gl. ELSEBETH af Vejle, 73 B. R. T. Bygget 1912 af eg og fyr.

a) På rejse fra Grenaa til Rostock i ballast.

*Kollideret* d.  $\frac{20}{9}$  50 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Middelfart d.  $\frac{28}{9}$  50.

Kl.  $13^{30}$  passerede E. under en jævn SV.-lig brise med S.-gående strøm lystønden på  $54^{\circ}47'8''$  N.  $10^{\circ}50'$  Ø., hvorefter der for motor og sejl styredes SSØ. Kl. ca.  $14^{45}$  sås et dampskib — der senere viste sig at være S/S »Jakob Mærsk« af Aalborg — foran for tværs om bb. i en afstand af ca. 5. sm. J. M., der styrede en V.-lig kurs, nænnede sig hurtigt, medens E. holdt kurs og fart. Da afstanden mellem skibene var ca. 100 m. havde J.M. endnu ikke givet noget signal og holdt stadig samme kurs, hvorfor E.s ror blev lagt hårdt stb.; men kort efter, kl.  $15^{15}$ , tørnede J. M. med stævnen mod E.s bb.s bov, hvorved E. fik en del ovenbords skade.

Af den af J.M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca.  $15^{05}$  sås om stb. et skib — der senere viste sig at være M/Gl. »Elsbeth« af Vejle — nærme sig på en S.-lig kurs. Gentagne pejlinger af E. syntes at vise, at E. ville passere agten om J. M., men da afstanden mellem skibene var ca. 100 m. drejede E. pludselig stb. over. J. M.s maskine blev straks beordret fuld kraft bak, og roret blev lagt hårdt bb., men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at J M., der havde vigepligt, ikke er gået agten om E.

b) På rejse fra Rostock til Odense med briketter.

*Grundstødt* d.  $\frac{10}{12}$  50 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Odense d.  $\frac{14}{12}$  50.

Kl. ca.  $11^{15}$ , da E. var tværs af Fyns Hoved, blev det tæt tåge, hvorefter der fortsattes med langsom fart under stadig lodhivning. En række lodskud gav 6 favne vand. Kl. ca.  $13^{00}$ , da der pludselig loddedes 2 favne, og land samtidig sås forude, blev motoren kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog E. grunden SØ. for den hvide l-kost ved Ø.-siden af Gabet

og blev stående. D.  $11/12$  kl. ca. 21<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 8 tons af dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

98. M/Gl. ELSE af Hasseris, 126 B. R. T. Bygget 1905/43 af stål. På rejse fra Rostock til Krik med briketter.

*Grundstødt* d.  $17/9$  50 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $22/9$  50.

Kl. 19<sup>25</sup>, da E. passerede den 5. halmprík i Krik Dyb og styrede mod den 6. prik, der var i sigte, skjultes prikkerne og landet pludselig af en svær regnbyge, hvorefter farten mindskedes. Kl. 19<sup>35</sup> under en klaring sås lysene i Agger forude lidt om bb. Roret lagdes straks bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden i den Ø.-lige side af løbet og blev stående. D.  $18/9$  kl. ca. 12<sup>00</sup> kom E. flot ved fremmed hjælp og blev slæbt ind til Krik.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes regntykning.

99. Ff. ELSE af Rønne, 8 B. R. T. Bygget 1942 af træ. På fiskeri i Østersøen.

*Havareret ved eksplosion* d.  $10/11$  50 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $16/11$  50.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da E., der lå opankret ca. 120 sm. Ø. t. N. for Dueodde på ca. 35 favne vand med redskaberne ude, skulle lette, satte ankret sig fast under ophivningen. Der blev hevet stærkere, men pludselig indtraf en voldsom eksplosion i vandet i en afstand fra E. af 20-30 m, hvorved motorens krumtap brækkede. For sejl alene og senere under bugsering sejlede E. tilbage til Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en mineeksplosion.

100. S/S ELSE BASSE af København, 1419 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse til Las Palmas.

*Kollideret* d.  $4/3$  50 i Las Palmas havn.

Søforhør i København d.  $12/5$  50.

Kl. 4<sup>39</sup>, da E. B., der havde lods om bord, under en let N.-lig brise var ved at gå til kaj, blev maskinen, efter at en forwire var blevet gjort fast i land, beordret halv kraft bak. Skibet, der lå uden fart, begyndte nu at få fart fremover, hvorfor maskinen blev beordret stoppet og derpå fuld kraft bak. E. B. fortsatte imidlertid med forøget fart fremover og tørnede med stævnen imod spansk S/S »Artico«, der lå fortojet ved kajen. Ved kollisionen fik begge skibe en del ovenbords skade. En senere undersøgelse viste, at en møtrik på gangskiftningsmaskinens glider var opgået, hvorved glideren var gået løs.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

101. M/Sk. ELVI af København, 99 B. R. T. Bygget 1918 af eg og fyr. På rejse fra Warnemünde til København.

*Brandt og forlist* d.  $21/6$  50 i Østersøen.

Søforhør i København d.  $3/7$  50.

Kl. ca. 4<sup>00</sup>, da E. befandt sig i nærheden af Falsterbo Rev fyrskib, spængtes en rude i maskinskylygten, og røg slog op fra motorrummet. En undersøgelse viste, at hele motorrummet var fyldt af flammer, som hurtigt bredte sig til hele agterskibet. Ilden bekæmpedes med ildslukkere og sand; men da den ene olietank eksploderede, og det frygtedes, at også den anden olietank og luftbeholderen ville eksplodere, gik besætningen — 4 mand — i redningsbåden og holdt gående i nærheden af skibet. Kl. ca. 9<sup>00</sup> blev besætningen optaget af et andet skib, og det forsøgte at tage E. på slæb; men da E. begyndte at synke med agterskibet, blev slæbe trossen kastet los. Kl. 13<sup>00</sup>, umiddelbart efter at en bugserbåd havde taget E. på slæb, brækkede skibet over på midten og sank på ca. 23 m vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

102. S/S E. M. DALGAS af København, 2878 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

a) På rejse fra Ellesmere Port til Oslo med koks.

*Havareret* d.  $1/2$  og  $2/2$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Oslo d.  $10/2$  50.

D.  $1/2$  kl. ca. 19<sup>00</sup> tog E. M. D. under en SØ.-lig storm med høj sø 2 svære søer over forskibet, hvorved der skete skade på dækslaststøtter, ribber og net, og en del dækslast gik over bord. D.  $2/2$  havarerede styremaskinen og telemotoren. Fra kl. 3<sup>30</sup> til 12<sup>00</sup> styredes ved hjælp af dampstyreapparat på agterdækket. Kl. 12<sup>00</sup> kobledes håndstyreapparat til. Fra kl. 16<sup>00</sup>, da styremaskine og telemotor var repareret, styredes atter med hovedstyreapparatet.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Kotka til Raumo med cellulose.

*Kollideret* d.  $31/12$  50 i den Finske Bugt.

Søforklaring i Raumo d.  $3/1$  51. Søforhør i København d.  $25/1$  51.

Ca. 15 minutter før E. M. D., der havde lods om bord, skulle passere igennem farvandet



mellem Østerhäll og Søndre Byskärsgrund, sås S/S »Mormacoak« af New York ligge i isen tæt ved Søndre Byskärsgrund. Da det antoges, at der var plads nok til at passere mellem Østerhäll og M., der så ud til at ligge stille, fortsattes med langsom fart. Lidt senere, da E. M. D. Befandt sig ca. 150 m fra M., passerede et medgående skib tæt forbi E.M.D.s bb.s side, hvorfor maskinen beordredes bak, og derefter, da M. sås gå frem med retning mod E. M. D., fuld kraft frem. samtidig med at roret lagdes hårdt bb. Umiddelbart efter, kl. 9<sup>56</sup>, tørnede M. med stævnen mod E. M. D.s bb.s side midtskibs, hvorved båddækket og det opstående beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

103. Ff. EMMY af Taarbæk.

*Kollideret* d.  $\frac{6}{8}$  50 i Snekkersten havn.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{14}{8}$  50.

Kl. ca. 10<sup>30</sup>, da E., der havde et lystfartøj fortøjet på bb.s side agter, havde kastet los fra yderenden af sydmolen og lå med stævnen ca. 3 m fra molen, sås et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Irene« af Helsingborg, for indgående. Lidt senere, da E. var drevet lidt længere ud i indsejlingen, sås I., der havde foretaget en drejning stb. rundt styre ind mod indsejlingen mellem E. og sydmolen. Umiddelbart efter tørnede I. med stævnen mod stb.s side af E.s stævn, hvorved en del ombord blev beskadiget.

Af den af I.s besætning afgiven forklaring fremgår, at da dette fartøj, efter at have foretaget en drejning stb. rundt uden for indsejlingen, forsøgte at løbe ind i havnen, sås E. ligge på tværs i indsejlingen. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at I. fejlagtig fik den opfattelse, at E. ville gå ud fra kajen, hvorfor I. søgte ind mod denne.

104. Ff. ENGLY af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg.

*Mistet ankergrejerne* d.  $\frac{8}{2}$  50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{21}{2}$  50.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da E., der førte forskriftsmæssig ankerlanterne, under en stiv kuling med klart vejr lå opankret ca. 22 sm. N. t. V. for Terschelling fyr for ca. 150 favne ankerods, blev fartøjets ankergrejer fanget af fiskeredskaberne fra en forbigående trawler, der senere viste sig at være »K. W. 37 Nederland VI«. For at undgå kollision lod E. ankergrejerne gå, og en senere eftersøgning efter dem var forgæves.

Anm. Årsagen til det passerede fremgår af del ovenfor anførte.

105. 3 m. M/Sk. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg.

a) På rejse fra Hamina til Vejle med træ.

*Sprunget i læki. havareret* d.  $\frac{8}{9}$  50 i Østersøen søgt *nødhaun*. *Kastede dækslast over bord* d.  $\frac{13}{9}$  50 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Vejle d.  $\frac{18}{9}$  50.

D.  $\frac{8}{9}$  kl. 1<sup>15</sup> passerede E. under en frisk SØ.-lig brist med høj sø Porkala. Kl. 4<sup>00</sup> var vinden friskt op til stiv til hård Sv.-lig kuling, og E. arbejdede hårdt i søen. Ved dagry opdagedes det, at skanseklædningen ud for storlugen om bb. var slået bort. og da E. ikke kunne holdes læns med pumperne, søgte skibet ind til Hangø. D.  $\frac{10}{9}$  fortsattes sejladsen, og d.  $\frac{13}{9}$  kl. 2<sup>30</sup> passeredes Ølandsrev fyrskib under en jævn VSV.-lig brise med høj sø. E. tog en del vand over forskibet, og kl. 8<sup>00</sup>, da det blæste en VSV.-lig kuling, kastedes ca. 2 standard træ over bord for al lette forskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

b) På rejse fra Menstad til Assens med salpeter.

*Rørt grunden* d.  $\frac{11}{12}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Hadsund d.  $\frac{15}{12}$  50.

Kl. ca. 5<sup>00</sup> tog E. under en hård S.-lig kuling med svær sø og regndis grunden på Tangen ud for Randers Fjord. Skibet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen sprang E. læk, og vandet steg i skibet, så motoren ikke kunne benyttes. Skibet blev opankret og holdtes flydende ved hjælp af håndpumperne. D.  $\frac{12}{12}$  kl. ca. 5<sup>00</sup> blev E. taget på slæb af et andet skib, og kl. 11<sup>45</sup> ankom skibet til Hadsund.

Anm. Ministeriet må antage, al grundstødningen skyldes vejrforholdene.

106. M/S ERRIA af København, 8767 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra New York til Baltimore i ballast.

*Kollideret* d.  $\frac{22}{10}$  50 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d.  $\frac{6}{11}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{21}{12}$  50.

Kl. 6<sup>45</sup>, da E. i tåget vejr befandt sig 0,4 sm. rv. 212° af Ambrose fyrskib med motorerne gående langsomt frem og afgivende forskriftsmæssigt tågesignal, ændredes kursen langsomt fra rv. 115° til rv. 170° kl. ca. 7<sup>00</sup> sås på radarindikatoren et skib, der senere viste sig at være amerikansk S/S »Pelican State«, ca. 15° om stb. i en afstand al 5 sm. Kl. 7<sup>09</sup> sås P.S. i radaren 10° om stb., afstand 2,5 sm. kl. 7<sup>10</sup> hørtes tågesignal fra P.S., og E.s motorer blev stoppet.

Kl. 7<sup>12</sup> lå E. stoppet uden at gøre fart, og der blev med hyppige mellemrum afgivet 2 lange toner med luftfløjten. Kl. 7<sup>19</sup> sås P. S. ca. 6 str. om stb. i en afstand af ca. 250 fod. E.s motorer blev straks beordret fuld kraft frem, og roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede P. S. med stævnen mod E.s stb.s side ud for motorrummet. Ved kollisionen fik E. et ca. 3 fod bredt hul fra promenadedækket til bundtanken. E.s motorer blev straks stoppet, og der blev afgivet radiotelegrafisk nødsignal. Kl. 10<sup>10</sup> blev E. taget på slæb af et bjergningsfartøj, og kl. 17<sup>03</sup> ankom skibene til Hoboken.

Anm. Søforklaring fra P. S. foreligger ikke.

107. M/S ESBJERG af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1912 af eg og fyr. På lodstjeneste i Nordsøen.

*Havareret* d. 2/10 50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 9/10 50.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da E. under en hård SV.-lig kuling med byger befandt sig ved Graadyb Fl. T. med motoren gående langsomt frem, tog skibet en kraftig sø over. hvorved 4 ruder i styrehuset knustes. Det besluttedes at vende om, og roret lagdes hårdt bb. Herved satte roret sig fast, og en undersøgelse viste, at den stb.s skildpaddeblok var revet op af dækket. Der ankrede for begge ankre og rekvireredes hjælp pr. radio. Kl. ca. 3<sup>30</sup> ankom en bjergningsdamper, der tog E. på slæb. Under letningen mistedes stb.s anker og 60 fv. kæde. Under slæbningen blev E.s redningsbåd slået over bord af søerne. Kl. 7<sup>20</sup> ankom skibene til Esbjerg.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

108. M/S ESSO BALDER af Nyborg, 253 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Nyborg til Frederiksværk med olie.

*Grundstødt* d. 2/2 50 i Isefjorden.

Søforklaring i Hundested d. 8/2 50.

Kl. 7<sup>30</sup> afsejlede E. B., der havde lods om bord, i diset vejr med isbryderassistance fra Hundested. Kl. 9<sup>15</sup> ophørte isbryderassistancen, og E. B. fortsatte rejsen alene styrende rv. N. 87° Ø. Kl. 9<sup>30</sup> tog skibet grunden på Store Tørregrund og blev stående. D. 4/2 kl. 15<sup>30</sup> kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af is var i uorden.

109. Ff. ETTY af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1925 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Skagen med fisk.

*Kollideret* d. 5/1 50 i Skagerak.

Søforhør i Skagen d. 23/3 50.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da E. under snetykning befandt sig N. for Grenen styrende en Ø.-lig kurs. ændredes kursen til NØ. Kort efter sås et fiskefartøj, der antoges at ligge til ankers, og som senere viste sig at være Ff. »Stig« af Skagen, foran for tværs om bb. i ca. 100 favnes afstand. S. bemærkedes derefter ikke, før fartøjet befandt sig ret forude i få favnes afstand. Roret blev straks lagt hårdt stb., men straks efter tørnede E. imod S.s stb.s side agten for styrehuset. Ved kollisionen fik S. lettere ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 9<sup>00</sup> under blæsende vejr med snetykning befandt sig N. for Højen fyr med trawl ude styrende Ø., sås E.. om stb. i 700—800 favnes afstand, styrende samme kurs. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 150 favne, ændrede E. kurs N.-over. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 30 favne, drejede S. til bb., men straks efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man i S. havde fået den opfattelse, at E. ville på prajehold.

110. M/B EUN MARA AN IAR af Glasgom, ca. 20 B. R. T.

*Brand om bord* d. 3/1 50 i Københavns havn.

Politirapport dat. 3/1 50. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3/1 50.

Kl. ca. 9<sup>45</sup>, da E. M.a. I. lå fortøjet langs kaj i Frederiksholms Kanal og var ved at indtage benzin fra en tankvogn, indtraf en eksplosion i motorrummet, og samtidig begyndte en elektrisk signalklokke, der har en trykkontakt i motorrummet, at ringe. Flamme slog straks op fra motorrummet. Brandvæsenet blev tilkaldt og fik hurtigt ilden under kontrol. En senere undersøgelse viste, at en ubenyttet studs på benzintanken i motorrummet havde mistet hæften, hvorved benzinen var sprøjtet ud af tanken. Ved branden blev trædækket beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at den udstrømmende benzin er blevet antændt af gnister, opstået ved kortslutning i den elektriske installation.

111. M/Gl. EVA PETERSEN af Næstved, 138 B.R.T. Bygget 1913/25 af stål. På rejse fra St. Olufsholm til Stege med kalksten.

*Forlist efter eksplosion* d. 4/5 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Næstved d.  $11/5$  50. Forlisanmeldelse dat. Næstved d.  $16/5$  50.

D.  $3/5$ , kl. 18<sup>15</sup> havde E. P. Utklippan fyr tværs om stb. i en afstand af ca. 3 sm. log 31. Det blæste en svag SV.-lig brise, og der styredes SV. t. V. D.  $4/5$  kl. 0<sup>40</sup> viste loggen 64. Vinden var da svag NV.-lig. Kl. ca. 1<sup>20</sup>, da E. P. efter bestikket befandt sig ca. 38 sm. SV. t. V. for Utklippan fyr, indtraf en kraftig eksplosion, hvorved motoren gik i stå, og skibet begyndte at synke, Jollen sattes på vandet og bemandedes med ungmanden og kokken. Da en undersøgelse viste, at der var slået et hul 15 tommer i diameter i stb.s side ved skoddet mellem motorrummet og lastrummet, forsøgte det at tætte hullet med en madras, men forsøget måtte opgives, da vandet steg stærkt. Føreren og bedstemanden gik derefter i jollen, og nogle få minutter efter sank E. P. Kl. ca. 4<sup>00</sup> blev skibets besætning optaget af et andet skib og senere landsat i Kalmar.

Anm. Årsagen til eksplosionen er endnu ikke fastslået.

112. M/Sk. FALKEN af Stockholm, 75 B. R. T. Bygget 1877 af eg på jernspant. På rejse fra Varberg til Aalborg.

Grundstødt d.  $15/9$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $16/9$  50.

Kl. 23<sup>30</sup> grundstødte F. under en frisk NØ.-lig brise med regndis og hård N.-gående strøm ved Skindsækken på N.-siden af Nordmandshage. D.  $16/9$  kl. 17<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop og hård N.-gående strøm.

113. Lægter F. B. 12 af København.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d.  $14/3$  50 i københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $14/3$  50. Politirapport dat.  $14/3$  50.

Kl. ca. 10<sup>20</sup>, medens F. B. 12, der lå fortøjet langs siden af svensk S/S »Gripen«, var under losning, fiskede et slæng under ophivning den langskibs skærstok, som ikke var sikret, og løftede den op af dens spor. Skærstokken faldt derpå ca. 2 $\frac{1}{2}$  m ned i lasten og ramte en havnearbejder over ryggen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til uheldet fremgår af det ovenfor anførte.

114. M/Jt. FEJØ af Marstal, 53 B. R. T. Bygget 1923/44 af eg. På rejse fra København til Kolding med stykgods.

Kollideret d.  $6/12$  50 i Øresund.

Søforklaring i Marstal d.  $15/12$  50.

Kl. 1<sup>55</sup> passerede F., der sejlede sammen med M/Gl. »Svalen« af Haderslev, under en jævn til frisk SV.-lig brise Drogden fyr, hvorfra kursen sattes mod Stevns. Kl. ca. 3<sup>00</sup> sås 2 grønne vragebøjer forude. men samtidig satte roret sig fast, så det ikke kunne drejes. F. faldt af til SØ. t. S. Da der syntes at være fare for sammenstød med S., afgaves 2 korte toner med sirenen. og samtidig sattes motoren på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod S.s stb.s side.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår. at S. kl. 1<sup>55</sup> passerede Drogden fyr. Kl. ca. 3<sup>00</sup> forandrede F. pludselig kurs Ø.-over. S.s ror blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorkæden havde beknebet sig i et kabelarhjul.

115. M/S FENIX af Vestervik, 604 B. R. T. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

Grundstødt d.  $11/1$  50 ved Omøs N. kyst.

Strandingsindberetning dat.  $11/1$  50.

Kl. 2<sup>45</sup> grundstødte F. under en SØ.-lig kuling med hård N.-gående strøm ved Omø NØ.-rev. Kl. 16<sup>30</sup> kom F. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

116. M/S FLORIDA af København, 3538 B. R.T. Bygget 1944 af stål.

a) På rejse fra Dunkerque til Oran med stykgods.

Brand om bord d.  $6/7$  50 i Middelhavet.

Søforhør i København d.  $8/9$  50.

Kl. 9<sup>15</sup>, da F. befandt sig på 36°00' N. 2° 44' V., sås røg stige op fra ventilerne fra last nr. 4. Ventilhætterne blev sat på, og kulsyreanlægget blev sat i funktion. Kl. 20<sup>45</sup> ankom F. til Oran. hvor der rekvireredes assistance fra land. D.  $7/7$ , var ilden slukket, hvorefter ladningen blev oplosset.

Anm. Ministeriet må antage. al branden skyldes selvantændelse i ladningen

b)

Kollideret d.  $27/9$  50 i Antwerpen havn.

Søforhør i København d.  $11/12$  50.

Kl. 2115 afsejlede F., der havde lods om bord, fra kajen i dokkerne. Da skibet var kommet

igennem Whitbrugge, sås et medgående skib, der viste sig at være S/S »Langleescot« af London afsejle fra kaj nr. 227 under bugsering af 2 slæbebåde. Der blev afgivet 1 kort tone. og roret lagdes stb., hvorefter det andet skib passeredes i en afstand af 100 m om bb. udfor kaj nr. 230. Da F. var ud for kajplads nr. 234 sås en bølge ret forude, og da kursen ikke kunne ændres til bb.af hensyn til faren for en kollision med L., blev motoren, der gik langsomt frem, stoppet. Da bøjen var passeret, beordredes motoren langsomt frem. Kort efter blev F. indhentet og påsejlet af L., som med stævnen tørnede mod F. ved 4-lugen i bb.s side. Ved kollisionen blev skanseklædningen og dækskanten trykket ind.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

117. M/GI. FORTUNA af Brunsbüttelkoog, 137 B. R. T. På rejse fra Lybæk til Malmø med koks.

*Grundstødt* d.  $\frac{9}{8}$  50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{11}{8}$  50.

D.  $\frac{8}{8}$  kl. 21<sup>00</sup> blev F. opankret i Bøgestrømmen. D.  $\frac{9}{8}$  kl. 4<sup>00</sup> opdagedes det, at skibet var grundstødt ved »De fire koste« SSØ. for Stavreby. D.  $\frac{13}{8}$  kom F. flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet er drevet for ankret.

118. M/GI. FORTUNA af Nakskov. 44 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Kalundborg til Grenaa med superfosfat.

*Sprunget lak* d.  $\frac{18}{8}$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d.  $\frac{22}{8}$  50.

Kl. 0<sup>45</sup>, da F. under en frisk NØ-lig brise befandt sig i Kattegat, begyndte motoren al gå uregelmæssigt og kort efter stoppede den. En undersøgelse viste. at der var vand i skibet. F. pumpedes læns, hvorefter motoren atter startedes. og rejsen fortsattes til Grenaa.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet hav arbejdet sig læk i søen.

119. M/S FREDERICH WILHELM af Hamburg, 127 B. R. T. på rejse fra Hamburg til Odense med rugklid.

*Grundstødt* d.  $\frac{4}{4}$  50 på Odense fjord.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{5}{4}$  50.

Kl. 12<sup>00</sup> grundstødte F. W. ved Munkebo. Skibet kom senere flot, efter at ca. 10 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at den vagthavende blev blændet af solen.

120. M/GI. FREIA af Rønne, 67 B. R. T. Bygget 1897 af stål.

a) På rejse fra Aalborg til Rønne med cement.

*Grundstødt* d.  $\frac{26}{3}$  50 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $\frac{28}{3}$  50.

Kl. 4<sup>40</sup> passerede F. Kullgrund lystønde. Kl. 7<sup>30</sup> blev det tåge, og farten mindskedes. Kl. 12<sup>30</sup> kom landet ved Hasle i sigte, gisset afstand 6 sm. Derefter styredes SSØ. Umiddelbart efter blev det tæt tåge. Kl. 13<sup>25</sup> tog F. grunden ved Hvideodde og blev slående. kl. ca. 17<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del afladningen var kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, al grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at loddet ikke blev brugt som kontrol for bestikket.

b) På rejse fra Egersund til Rønne med teglvarer.

*Grundstødt* d.  $\frac{11}{10}$  50 ved Langelands V.-kvst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $\frac{20}{10}$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{22}{10}$  50.

Kl. 15<sup>30</sup>, da F. under en V.-lig kuling befandt sig 3-4 sm. V. for Lohals, blæste storsejlet itu. hvorefter det bjergedes, og det besluttedes at søge havn i Lohals. Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da skibet med motoren gående langsomt frem var under indsejling til havnen, mistede det styringen og tog med stævnen grunden umiddelbart S. for færgelejet. Agterskibet blev af vinden, der nu var NV.-lig, tvunget ind mod de yderste pæle i færgelejet, hvorved davidterne blev beskadiget. Kl. ca. 19<sup>30</sup> kom F. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget yderligere skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

121. M/S FREM af Rønne, 1176 B. R. I. Bygget 1924 af stål.

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

*Tørnet kaj* d.  $\frac{24}{1}$  50 i Rønne.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{24}{1}$  50.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da F. skulle gå langs kaj for at fortøje i Rønne havn, tørnede forstævnen mod kajen, hvorved stævnen blev lettere beskadiget over vandlinien.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til påsejlingen.

b) *En mand faldet overbord* d.  $\frac{18}{8}$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{2}{9}$  50.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, umiddelbart efter at F. var fortøjet i Havnegade, ville en passager gå i land fra bildækket forude i skibet. Da den pågældende trådte ud på den forreste af de planker, over hvilke bilerne køres i land, vippede planken, der ikke var understøttet i den ene ende, og passageren faldt ned mellem kajen og skibssiden. Den pågældende blev hurtigt trukket op på kajen.

Anm. Årsagen til, at passageren faldt i vandet fremgår af det ovenfor anførte.

122. M/Gl. FREMAD af Lohals, 46 B. R. T. Bygget 1899 af eg og fyr. På rejse fra Mariager til Odense med cement.

*Kollideret* d. 18/3 50 i Grenå havn.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 22/3 50.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da F., der under en S.-lig kuling var ved at gå langs kaj ved Nordmolen, lå om-trent stille, blev motoren skiftet fra langsomt frem til fuld kraft bak. F. gik imidlertid fremover, og før skruen kunne vendes, tørnede skibet mod M/S »Britania« af Svendborg, der lå fortøjet langs kaj. En undersøgelse viste, at motoren havde skiftet omdrejningsretning.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

123. Ff. FREMAD af Sandvig, 8 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Sandvig.

*Grundstødt* d. 16/8 50 ved Bornholms NØ.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/8 50.

D. 16/8 grundstødte F. i tæt tåge ved Rø. Fartøjet kom senere flot og blev indbragt til Tejn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

124. 3 m M/Sk. FRIDA af Marstal, 308 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Porsgrunn til Hobro med salpeter.

*Sprunget læk* d. 18/3-19/3 50 i Skagerrak.

Søforklaring i Hobro d. 23/3 50.

D. 18/3 om eftermiddagen, da F. under en frisk SSV.-lig brise med regnbyger og svær sø befandt sig i Skagerrak, tog skibet meget vand over dæk og luger. Kl. ca. 20<sup>00</sup> blev skruen koblet fra, og skibet drejede under for sejlene. D. 19/3 kl. 4<sup>00</sup>, da vind og sø var aftaget, blev skruen koblet til, og rejsen fortsattes. D. 21/3 ankom F. til Hobro. Under losningen viste det sig, at en del af ladingen midskibs luge nr. 2 var blevet beskadiget af vand.

Anm. Ministeriel må antage, at F. har arbejdet sig læk i søen.

125. S/S FRIGGA af Aalborg, 1095 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Odense til Hull med landbrugsprodukter.

*Sunket efter eksplosion* d. 27/11 50 i Kattegat.

Søforhør i København d. 2/12 50. Forlisanmeldelse dat. 7/2 51.

Kl. 7<sup>00</sup> passerede F. under en VNV.-lig kuling Aalborg Bugt fyrskib tæt om bb., hvorefter der styredes rv. 19°. Kl. 7<sup>20</sup>, da F. befandt sig 4 sm. fra fyrskibet, skete en eksplosion ud for maskinrummet i bb.s side, hvorved skibet blev læk, og vandet strømmede ind. Bb.s anker blev herefter firet i bund med 20 favne kæde. Da F. begyndte at få stb.s slagside, blev redningsbådene sat i vandet, og der udsendtes nødsignaler. Kl. 12<sup>00</sup> ankom en bjergningsdamper, som påbegyndte lænsning af F. Kl. 15<sup>45</sup> da vandet var sunket ca. 2 fod i maskinrummet, påbegyndtes slæbningen mod Hals. Kl. 17<sup>00</sup> øgedes F.s slagside; kl. 17<sup>10</sup> blev besætningen taget om bord i redningsbåden fra Hals, og kl. 17<sup>15</sup> krængede F. helt over på stb.s side og sank.

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

126. M/Sk. FUGLEN II af Ærøskøbing, 272 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Ustka til Fredericia med kul.

*Motorhavari* d. 16/2 50 i Østersøen; søgt *nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 20/2 50.

Kl. 15<sup>30</sup>, da F. under en SV.-lig kuling med megen sø befandt sig 8-10 sm. Ø. for Grøn-sund, sprængtes kompressoren, og motoren gik i stå. Alle sejl blev sat, og der styredes NV. ind mod Møn, hvor skibet opankredes. D. 17/2 kl. 22<sup>20</sup> blev F. taget på slæb af en tilkaldt bjergningsdamper og indslæbt til Stubbekøbing.

127. Ff. FYLLA af Esbjerg, 36 B. R. T. Bygget 1928 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Havareret* d. 12/12 50 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21/12 50.

Da F. under en let NV.-lig brise med høj sø og NV.-gående strøm befandt sig 45 sm. V. af fyrskibet »H.R.I.«, knækkede rorstammen. Fartøjet blev af en redningsdamper bragt ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en skjult skade ved rorstammen.

128. Ff. FYLLA af Sæby, 10 B. R. T. Bygget 1909. På rejse til Sæby.

*Motorhavari* d. 20/12 50 i Kattegat.

Søforklaring i Sæby d.  $\frac{2}{1}$  51.

Kl. ca. 16<sup>30</sup>, da F. under en jævn til frisk ØNØ-lig brise skulle anløbe Sæby havn, drejedes fartøjet til vinden uden for havnen, for at sejlene kunne blive bjerget. Farten mindskedes, men herunder løb motoren løbsk. Lidt efter stoppede motoren på grund af indtrængende vand. For sejl alene fortsatte F. ind i havnen, hvor der ankredes, og kort efter blev F. af et andet fiskefartøj slæbt ind til en bedding, hvor der fortøjedes. En undersøgelse viste, at en regulator-arm på motoren var brækket.

129. Ff. FØNIKS af Thorsminde, 11 B. R. T. Bygget 1934. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thorsminde med levende fisk.

*Motorhavari, grundstødt d.  $\frac{14}{5}$  50 ved Jyllands V.-kyst; forlist.*

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{27}{6}$  50.

Kl. ca. 1<sup>30</sup> afsejlede F. under en NV.-lig kuling fra en fiskeplads ud for Fjaltring. Da F. befandt sig ca. 1.5 sm. fra Thorsminde, stoppede motoren, og fartøjet drev ind mod kysten. Da F. befandt sig ca. 1000 m S. for Thorsminde sluse, ankredes inden for revlen, men på grund af den svære sø måtte ankergrejerne kappes, hvorefter fartøjet drev på land. Besætningen — 4 mand — bjergede sig i land. Fartøjet er senere blevet vrage.

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

130. FØNIKS af Udbyhøj, 20 B. R. T. På rejse fra Bridlington til Thyborøn.

*Tørnet undervandshindring d.  $\frac{6}{6}$  50 i Nordsøen; forlist.*

Indberetning fra det danske konsulat i Hull dat.  $\frac{6}{6}$  50.

Søforhør i Mariager d.  $\frac{24}{6}$  50.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da F., der styrede ØNØ., befandt sig ca. 16 sm. ØNØ af Flamborough Hd, mærkedes et stød i bb.s bov, og F. blev læk. Da fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumpen, gik besætningen — 4 mand — i båden. Ca. I kvarter senere sank F.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har tørnet drivende vrage.

131. 3 m. M/Sk. GAMMA af København, 137 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Stettin til Kolding med kul.

*Grundstødt d.  $\frac{3}{8}$  50 ved Falsters N.-kyst.*

Søforklaring i Vejle d.  $\frac{12}{8}$  50.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da G. under en frisk SV.-lig brise med V.-gående strøm og motoren gående langsomt frem holdt ind gennem sejløbet til Stubbekøbing havn, tog skibet grunden i stb.s side af løbet og blev stående. Kl. ca. 20<sup>30</sup> kom G. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at skibet styrede dårligt med langsom fart.

132. S/S GARONNE af København, 1418 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Stavanger til Kristianssand med stykgods.

*Mistet dækslast og havareret d.  $\frac{2}{2}$  50 i Atlanterhavet.*

Søforklaring i Stavanger d.  $\frac{4}{2}$  50.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da G. under en stærk SØ.-lig storm med overordentlig svær sø, befandt sig ca. 30 sm. V. for Egerøyr fyr, rantes skibet af en forkert sø, der slog størstedelen af dækslasten, der bestod af tøndes med tran, over bord og beskadigede en del opstående. G. holdt af for vind og sø og sejlede tilbage til Stavanger for udbedring af skaderne.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

133. M/S G. C. AMDRUP af København, 908 B. R. T. Bygget 1947 af eg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d.  $\frac{18}{3}$  50 i Københavns havn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{18}{3}$  50.

Kl. 9<sup>15</sup>, medens G. C. A. lå ved Grønlands Handels Plads, skulle en skærstok, der lå langs lugekarmen agten for den utildækkede luge, tages i land ved hjælp af skibets lossebom. Herunder løftedes enden af skærstokken, medens en mand af besætningen gik imellem lugen og skærstokken for at frigøre skærstokkens strop, der havde beknebet sig. Samtidig skrænsede skærstokken ind over lugen og ramte den pågældende, der faldt 4.5 m ned i lastrummet, hvorved han kvæstede ryggen og fik forskellige skrammer. Den tilskadede blev i en tilkaldt ambulance bragt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

134. M/GI. GERD af Grenaa, 146 B. R. T. Bygget 1913/41 af stål.

a) På rejse fra København til Aarhus med stykgods.

*Kollideret d.  $\frac{27}{1}$  50 i Aarhus havn.*

Søforhør i Aarhus d.  $^{28}/_1$ , og  $^{31}/_1$  50.

Se nr. 48.

b)

*Kollideret* d.  $^{18}/_{11}$  50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d.  $^{23}/_{11}$  50.

Kl. 10<sup>00</sup>, da G. befandt sig i indsejlingen til bassin I, blev motoren, der manøvreredes fra styrehuset, koblet fra, hvorefter den gik i stå. Det forsøgtes at starte motoren, og samtidig blev roret lagt hårdt stb. og stb.s anker stukket i bund. Da ankret ikke holdt, styredes G. ind over resterne af midtermolen, hvor skibet tørnede mod 2 pramme. En senere undersøgelse viste, at regulatoren havde sat sig fast.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

135. M/Gl. GERDA af Allinge, 60 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Mariager til Allinge med cement.

*Grundstødt* d.  $^9/_{12}$  50 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^9/_{12}$  50. Søforklaring og søforhør i Rønne d.  $^{19}/_3$  51.

D.  $^8/_{12}$  om aftenen passerede G. under en svag S.-lig brise i klart vejr Gjerrild. Kort efter blev det tåget, og kursen ændredes for at gå S. om Hesselø. D.  $^9/_{12}$  kl. ca. 3<sup>00</sup> passeredes i en tvangsrute en lysbøje, der viste blink hvert 5. sek. Med nedsat fart sejledes yderligere 1 sm. S.-over, hvorefter kursen ændredes til Ø. Kl. 7<sup>30</sup> loddedes 8 favne vand, og G. fortsatte med ganske langsom fart. Lidt senere tog G. grunden lidt V. for Raageleje; roret blev straks lagt hårdt bb., men G. blev stående. Kl. 19<sup>30</sup> kom G. flot ved egen hjælp.

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

136. M/Gl. GERTRUD af Lemvig, 86 B. R. T. Bygget 1894 af stål. På rejse fra Rostock til Korsør med briketter.

*Grundstødt* d.  $^{11}/_5$  50 i Guldborgsund.

Strandingsindberetning dat.  $^{12}/_5$  50.

Kl. 19<sup>30</sup> grundstødte G. ved indsejlingen til Guldborgsund. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at vandstanden var  $1\frac{1}{2}$  fod under daglig vande.

137. M/Gl. GERTRUD KATHRINE af Sæby, 149 B. R. T Bygget 1950 af stål.

a) *Påsejlet* d.  $^8/6$  50 i Stettin havn.

Søforhør i Sakskøbing d.  $^8/_{11}$  50.

Kl. ca. 20<sup>15</sup>, medens G. K. lå fortøjet langs kajen i Stettin. sås et skib — M/S »Norder Till« af Bremen — for indgående i havnen. Under manøvre for at komme langs kajen tørnede N. T. under en kraftig SV.-lig byge med bb.s bov mod G. K.s bb.s bov, hvorved G. K. fik skanse klædningen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. T. foreligger ikke.

b) *Påsejlet* cl.  $^{18}/_{10}$  50 i Stettin havn.

Søforhør i Sakskøbing d.  $^8/_{11}$  50.

Kl. 14<sup>25</sup>, medens G. K. under en frisk Y. lig brise lå fortøjet langs kajen i Stettin, blev skibet påsejlet af en lægter, der blev slæbt af en bugserbåd »Malopolamin« af Stettin. Ved påsejlingen fik G. K. bb.s side af hækken lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

138. M/S GEZIENA af Amsterdam, 144 B. R. T.

*Grundstødt* d. 20/7 50 ved Møns N.-kyst.

Strandingsindberetning dal.  $^{21}/_7$  50.

Kl. 18<sup>00</sup> grundstødte G. under en SV.-lig brise ved Strømjord. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari.

139. Ff. GINNE af Esbjerg, 46 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På rejse fra fiskeplads ved Island til Aberdeen med fisk.

*Grundstødt* d.  $^{14}/_4$  50 ved Islands S.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d.  $^{30}/_6$  50.

Kl. 2<sup>25</sup> passerede G. under en svag VNV.-lig brise Thridranger fyr, hvorfra der styredes ØSØ. for at passere Ellidaey 1—2 sm. om stb. Kl. ca. 3<sup>35</sup> sås land forude om stb., og kort efter tog G. grunden på Ellidaey og blev stående. D.  $^{17}/_4$  kom skibet flot efter, at hele lasten af fisk og en del redskaber var kastet overbord.

Anm. Ministeriet kan ikke anse del for udelukket, al grundstødningen skyldes, at der ved navigeringen ikke er udvist fornøden agtpågivenhed.

140. Ff. GLIMMAREN af Hasslø, 50 B.R.T. På rejse fra Simrishamn til Neksø i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{23}/_3$  50 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $2\frac{23}{3}$  50.

Kl.  $2^{30}$  grundstødte G. i stille, tåget vejr på Mågestolene ved Nørresand havn. Kl.  $17^{00}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

141. M/Gl. GLIMT af Egersund, 38 B. R. T. Bygget 1859 af eg og fyr. På rejse fra Lübeck til Masnedsund med koks.

*Grundstødt* d.  $3\frac{1}{8}$  50 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring i Vordingborg d.  $4\frac{1}{8}$  50.

Kl. ca.  $3^{00}$ , da G. i stille vejr med V.-gående strøm befandt sig lidt Ø. for fyrlinien, der afmærker kablet fra Falster til Sjælland over Farø Jord, blev skruen koblet fra i den hensigt at lade skibet drive, til det blev lyst. Føreren overlod derefter vagten til ungmanden, som noget senere kobledede skruen til og styrede op mod Masnedsund. Kl. ca.  $4^{00}$  tog G. grunden på Stenør og blev stående. Kl. ca.  $20^{00}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 17 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ungmanden har fortsat sejladsen på egen hånd.

142. M/S GNOM af Bremen, 308 B. R. T. På rejse fra Svendborg til Holtenau i ballast.

*Grundstødt* d.  $3\frac{1}{1}$  50 i Svendborg Sund.

Strandingsindberetning dat.  $2\frac{1}{2}$  50.

Kl.  $14^{50}$  grundstødte G. under en Ø.-lig brise med klart vejr og Ø.-gående strøm ved Skarø Rev. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.

143. S/S GORDIAS af Amsterdam, 1650 B. R. T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $17\frac{1}{10}$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $17\frac{1}{10}$  50.

Kl.  $9^{00}$ , da G. lå i frihavnen og lossede foderkager i sække fra mellemdækket i 4 lugen, faldt sakkene i et slæng med 11 sække, der var under ophivning, ud af stroppen og ramte en havnearbejder, der brækkede venstre arm og kvæstede ryggen. Den tilskadede blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

144. M/Gl. GOTFRED af Nørresundby, 39 B. R. T. Bygget 1875.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $16\frac{1}{11}$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $16\frac{1}{11}$  50.

Kl.  $9^{35}$ , medens G. lå fortøjet langs kajen ved Vester Teglgade, ville en mand af besætningen starte dæksmotoren. Herunder gled håndsvinget ud af sit indgreb, i motorens svinghjul og ramte ungmanden i panden, hvorved der fremkom en flænge. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at uheldet skyldes den pågældendes ukendskab til motoren i forbindelse med slør i håndsvinget.

145. M/S GRENEN af København, 331 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Odense til Limhamn med sukkerroer.

*Grundstødt* d.  $11\frac{1}{11}$  50 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $13\frac{1}{11}$  50. Søforklaring i Holbæk d.  $27\frac{1}{11}$  50.

Kl. ca.  $15^{45}$ , da G. befandt sig 1 sm. S. for Klintebjerg, mistede skibet styringen og begyndte at dreje hårdt stb. over. Roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tog G. grunden i stb.s side af sejlrenden og blev slående. Kl. ca.  $16^{30}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp og fortsatte ud af fjorden med langsom fart. Efter at G. havde passeret Harehage og langsomt drejede bb. over for at få de hvide prikker på Lindø Knæ om stb., blev der fra et medgående stenfiskerfartøj, der befandt sig foran for G. og som med en lyskaster eftersøgte prikkerne, varskoet »hårdt bb.«. G.s ror blev straks lagt hårdt bb. og motoren beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. ca.  $17^{10}$  — tog G. grunden med forskibet og blev stående. D.  $14\frac{1}{11}$  kl.  $1^{15}$  kom G. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

146. M/S GRETCHEN af Hamburg, 80 B. R. T. På rejse fra Nykøbing M. til Hengelo med moler.

*Grundstødt* d.  $29\frac{1}{7}$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 30/7- 50.

Kl.  $11^{00}$  grundstødte G. under en VNV-lig brise med Ø.-gående strøm ved Draget. D.  $2\frac{1}{8}$  kom G. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.



147. S/S GRØNLAND af København, 7180 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Antwerpen til Jacksonville, Fla. med stykgods.

*Kollideret* d. 12/10 50 på floden Schelde.

Søforklaring i New York d. 21/11 50.

Kl. 2<sup>56</sup> afgik G. fra dokslusen med lods om bord og assisteret af 2 slæbebåde. Strømmen var hårdt indgående, og G. kunne ikke drejes op mod den. For at undgå kollision med et andet skib — S/S »Baron Elibank« af Ardrossan — der kort forinden havde ligget til ankers på G.s bb.s side, blev begge ankre stukket i bund og maskinen beordret fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med dampfløjten. 2 min. senere — kl. 3<sup>10</sup> — tørnede B. E. imidlertid med stævnen mod G.s bb.s side og bov, hvorved dette skib blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. E. foreligger ikke.

148. Stf. GUNVOR af Aarhus, 11 B. R. T. På muslingefiskeri i Limfjorden.

*Grundstødt* d. 20/11 50 i Limfjorden.

Søforklaring i Løgstør d. 27/11 50.

D. 19/11 afsejlede G. fra Løgstør til Skulshage for at skrabe muslinger. Da vinden friskede fra SØ. sejlede G. videre til Stenrøse, hvor der ankredes. D. 20/11 kl. 1<sup>00</sup> begyndte fartøjet at drive, og der sattes nu 2 ankre ud. Kl. 5<sup>00</sup> sprængtes den ene ankertrøse, og G. drev ned på et fiskefartøj, der blev noget beskadiget. Motoren startedes, men vinden drev G. på grund ved Ølandshage, hvor fartøjet af søen blev sat ind på grunden. Skruen blev beskadiget, så motoren ikke kunne anvendes, og roret blev slået af og drev bort. D. 21/11 sattes nødsignal, men først d. 22/11 blev dette observeret. D. 24/11 kom G. flot ved fremmed hjælp.

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

149. M/S GÜNTHER af Hamburg. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

*Kollideret* d. 19/8 50 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 26/8 50.

Kl. 15<sup>45</sup> afsejlede G. fra Asiatisk Plads. Da skibet befandt sig midt i indløbet til Graven ved Asiatisk Plads sås et skib, der senere viste sig at være S/S »Hesselø« af København, gå gennem Knippelsbro for N-gående med stærk fart. G.s motor kastedes først fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner med fløjten, og derefter fuld kraft frem. Kort efter tørnede H. med stævnen mod G.s bb.s side, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at umiddelbart efter at H., hvis maskine gik halv kraft frem, kl. 16<sup>15</sup> havde passeret Knippelsbro, sås G. for udgående fra Graven ved Asiatisk Plads med ret stærk fart. H.s maskine beordredes fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med damppipen, men inden farten var gået af skibet, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at G. for sent fik H. i sigte.

150. S/S GYDA af København, 1695 B. R. T. Bygget 1934 af stål.

a) På rejse fra Uddevalla til Helsingør.

*Maskinhavari* d. 11/1 50 i Kattégat.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 18/1 50.

Kl. 18<sup>25</sup> passerede G. Paternoster lystønde tæt om stb. Kl. ca. 19<sup>30</sup> mærkedes brandlugt i maskinrummet, og en undersøgelse viste røgudvikling ved kappen om cylinderne. Kl. ca. 20<sup>00</sup> begyndte maskinen, der gik fuld kraft frem, at gå ujævnt, hvorfor damptrykket blev nedsat. Kl. ca. 21<sup>50</sup> indtraf en sprængning af mellemkammeret, hvorved maskinen standsede, og der udbrød brand i isolationen omkring ophederne. Branden kom hurtigt under kontrol, men da maskinen ikke kunne anvendes, rekvireredes assistance pr. radio, og d. 12/1 kl. 9<sup>00</sup> blev G. taget på slæb af en bjergningsdamper og slæbt til Helsingør, hvortil skibene ankom d. 13/1 kl. 8<sup>20</sup>.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til sprængningen.

b) På rejse fra Ivigtut til København.

*Kollideret* d. 22/7 50 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 26/7 50.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da G., der havde lods om bord, og som assisteredes af en bugserbåd for, befandt sig mellem Toldbodbommen og Kvæsthusbroen, blev maskinen stoppet. Da skibet befandt sig ud for kaj nr. 4 ved Grønlandske Handels Plads, hvor det skulle lægge til, blev roret lagt hårdt bb. og maskinen beordret halv kraft bak, samtidig med at bugserbåden fik ordre til al trække bb. over. Da G. vedblev at gå frem, blev maskinen beordret fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen mod 3 m. M/Sk. »Sværdfisken« af København, der lå fortøjet ved kajen.

Anm. Ministeriet må antage, at årsagen til, at det ikke lykkedes at omstyre maskinen straks, skyldes koksdannelse ved en af ventilerne.

151. Ff. HAABET af Agger, 6 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Kollideret og sunket* d.  $20\frac{1}{4}$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d.  $27\frac{1}{4}$  50.

Om formiddagen, da H. var beskæftiget med at bjerge sine fiskeredskaber, sås Ff. »Ninna« af Glyngøre komme lige imod H. Umiddelbart efter tørnede N. imod H., som blev læk og sank i løbet af 3—4 minutter. H.s besætning — 4 mand — blev taget om bord i N. D.  $23\frac{1}{4}$  50 blev fartøjet hævet og indbragt til Thyborøn havn for reparation.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der gjorde ca. 5 knobs fart, kl. ca.  $9^{45}$  under en svag SØ.-lig brise med rolig sø befandt sig ca. 3 sm. S. for Thyborøn Kanal, passeredes H. på N.s bb.s side i ca. 100 favnes afstand. 2—3 minutter senere gik N.s fører, der stod til rors, ned for at tilse motoren, idet han gav en mand af besætningen ordre til at tage roret. Den pågældende hørte imidlertid ikke ordren, og da føreren efter 2—3 minutters forløb atter kom op på dækket, var N. drejet til bb., og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N.s fører undlod at forvisse sig om, at han blev afløst ved roret.

Anm. 2. H.s fører blev ved en af Lemvig søret under  $14\frac{1}{10}$  50 afsagt dom idømt en statskassen tilfaldende bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.

152. M/Gl. HAABET af Nørresundby, 74 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Nørresundby til Gøteborg med molersten.

*Kollideret og grundstødt* d.  $10\frac{1}{12}$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $11\frac{1}{12}$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $12\frac{1}{12}$  og  $13\frac{1}{12}$  50.

Da H., der var for udgående af Limfjorden, under en svag SSØ.-lig brise med Ø.-gående strøm befandt sig ca. 1 sm. N. for Mov bro styrende i Egense-kloster Skov ledefyr, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være S/S »San Jorge« af Panama City. H. holdtes så langt over i stb.s side, at ledefyrene viste stort skel, men S. J. fortsatte tilsyneladende sin sejlads S. for fyrinien med uforandret kurs og fart. Lidt efter tørnede S. J. med stævnen mod H.s bb.s side, og H. sank umiddelbart efter tæt ved den S.-lige side af sejlløbet. Besætningen—5 mand — og 2 passagerer blev taget om bord af et efterfølgende skib. H. er senere blevet bjerget.

Af den af S. J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der havde lods om bord, kl.  $16^{20}$  passerede Hals havn. Herfra styredes i den V.-lige klare vinkel på Hals fyr. Da S. J. var tværs af Egensekloster Skovs forfyr, forandredes kursen til  $276^{\circ}$  rv. Samtidig sås om stb. de røde lanterner fra 2 mindre modgående skibe, og kort efter sås også den grønne lanterne fra det forreste skib, der senere viste sig at være H. Da ledefyrene viste så stort N.-lig skel, at S. J. ikke kunne dreje mere til stb., afgaves 2 korte toner med dampfløjten, idet der drejedes bb., og S J.s maskine beordredes langsomt frem, men H. viste nu atter rødt lys alene. Der afgaves igen 2 korte toner, som stadig ikke blev besvaret, hvorfor maskinen blev stoppet. Kort efter, da en kollision syntes uundgåelig, beordredes maskinen fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. J. med stævnen mod H. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. J. ikke blev holdt i sin stb.s side af farvandet.

153. M/S HAFNIA af Aarhus, 95 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Aarhus til København med stykgods.

*Grundstødt* d.  $4\frac{1}{2}$  50 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $5\frac{1}{2}$  50. Søforhør i København d.  $13\frac{1}{5}$  50.

Kl.  $19^{10}$  passerede H. i tåge Sletterhage, hvorefter der styredes mv. Ø.  $\frac{1}{4}$  S. Farten var ca. 5 knob, og der loddedes jævnlige. Kl. ca.  $23^{15}$  loddedes 17 m vand. Umiddelbart efter syntes vanddybden at aftage, og motoren kastedes bak; men inden farten var taget af skibet, tog det grunden ved S.-siden af Sjællands Odde og blev stående. D.  $5\frac{1}{2}$  kl.  $19^{00}$  kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

154. S/S HAFNIA af København, 2133 B.R.T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stettin til Aalborg med kul.

*Grundstødt* d.  $20\frac{1}{11}$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $22\frac{1}{11}$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $30\frac{1}{11}$  50.

Kl.  $9^{20}$  passerede H. under en hård SØ.-lig kuling med tilsvarende sø og med hård N.-gående strøm Hals Barre fyr. Der styredes i fyrinien ind mod den gravede rende over barren med langsom fart. Kort før den Ø.-lige lystønde ved renden passeredes, sås lodsåden om stb. Der holdtes over i den S.-lige side af renden, idet farten først blev forøget for at undgå forsætning N. over af strømmen og derefter nedsat for at tage lodsøen om bord. Strømmen var usædvanlig hård, og da lodsøen var kommet om bord, beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes bb. Kort efter tog H. imidlertid grunden i den N.-lige side af renden og blev stående. D.  $24\frac{1}{11}$  kom H.

flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var kastet over bord eller lægtret.

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

155. M/Sk. HAFSTEN af Oskarshamn, 255 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Vejle til Finland i ballast.

*Grundstødt* d.  $27/7$  50 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $27/7$  50.

Kl. 1<sup>00</sup> grundstødte H. S. for Helleholm. Kl. 11<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af fyrene.

156. S/S HAMLET af København, 1996 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

*Påsejlet* d.  $23/4$  50 i Wismar havn.

Søforhør i København d.  $22/5$  50.

Kl. 7<sup>00</sup>, da H. i stille vejr lå fortøjet langs kaj, kom et norsk skib — S/S »Marga« — agterfra for at fortøje foran for H. Da M. var ud for H.s agterskib, blev bb.s anker stukket i bund, men umiddelbart efter drejede M. stb. over og tørnede med stævnen imod H.s bb.s låring. Ved kollisionen fik H. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

157. M/Jt. HANS af Svendborg, 62 B. R. T. Bygget 1891 af eg og fyr.

a) På rejse fra Hamburg til Nyborg med kali.

*Kollideret* d.  $24/10$  50 på Elben.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d.  $6/11$  50.

Kl. ca. 17<sup>40</sup> afgik H. under en svag Ø.-lig brise med medgående strøm og god sigtbarhed fra Hamburg, og ca. 10 minutter senere begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Da H. lidt senere blev indhentet af M/Gl. »Turø« af Svendborg, blev skibet taget under bugsering af T., idet en ca. 10 m lang slæbetrosse benyttedes. Hverken T. eller H. forandrede lanterneføring i anledning af den iværksatte bugsering. Lidt senere sås forude om stb. 2 hvide toplanter og en grøn sidelanterne fra et modgående skib, der senere viste sig at være Bb. »Doggerbank« af Hamburg med 2 lægtere fortøjet langs siden. Da D. var tværs af T., afgav D. en kort tone efterfulgt af en lang tone og drejede hårdt stb. ind mellem H. og T. H.s motor blev straks stoppet, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod D., idet slæberen sprængtes, og blev derefter ramt af lægterne og en del beskadiget. Efter at skibene havde været i forbindelse med hinanden, fortsatte H., hvis motor imidlertid var blevet repareret, for egen kraft til Brunsbüttel.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

b) På rejse fra Aarhus til Svendborg mal Chilesalpeter.

*Grundstødt og forlist* d.  $22/12$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d.  $12/1$  51. Forlisanmeldelse dat. Svendborg d.  $15/1$  51.

Kl. ca. 16<sup>30</sup> afgik H. fra Aarhus under en frisk NØ.-lig brise. Efter at havnefyret var passeret, styredes SØ. t. S.  $1/2$  S. Ca. 1 time senere formindskedes sigtbarheden på grund af en snebyge. Kl. ca. 17<sup>45</sup> blev det atter sigtbart, og H. befandt sig da i Tunø fyrs grønne vinkel. Der styredes nu ret mod fyret for at få skibet klar af Mejlgrund, men kl. ca. 17<sup>50</sup> tog H. grunden på Mejlgrund og blev stående. Den  $23/12$  kl. 0<sup>30</sup> blev besætningen bjerget af tilkaldte skibe.

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

158. 3 m. M/Sk. HANS EGEDE af Sejerø, 303 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr.

a) En *mand omkommet ved ulykkes tilfælde* d.  $1/2$  50 i Kolberg.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d.  $8/2$  50.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da H.E. lå i Kolberg, faldt matros Lars Christian Nielsen af Esbjerg ned ad trappen til lukafet. Den pågældende, der spyttede blod, gik op på dækket og lagde sig på en pressenning, hvor han kort efter mistede bevidstheden. Der blev givet kunstigt åndedræt, og en tilkaldt læge gav den tilskadede 2 indsprøjtninger. Kl. 13<sup>50</sup> erklærede lægen, at døden var indtrådt.

Anm. Det er under søforhøret oplyst, at det ved obduktionen er konstateret, at dødsårsagen må antages at være kvælning i et stort stykke kød.

b) På rejse fra Stettin til Tønsberg med kul.

*Havareret* d.  $31/4$  50 i Stettin.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $11/5$  50.

Kl. 12<sup>50</sup>, da H.E. var ved at gå fra kaj i Stettin, havarerede koblingen, da motoren skulle kobles fra bak til frem, hvorefter skibet, der bakkede langsomt, tørnede afterstævnen mod kajen og fik skanddækket lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

c) På rejse fra Aarhus til Stettin i ballast.

*Grundstødt* d.  $10/10$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Odense d.  $2/11$  50.

Kl.  $17^{50}$  afsejlede H. E. under en svag S.-lig brise fra Aarhus. Der styredes mv. SØ. t. S. Kl. ca.  $19^{00}$  forandredes kursen til mv. SSØ., idet det ved en pejling blev konstateret, at skibet var fortsat mod Ø. Da H. E. var tværs af Sletterhage fyr, pejledes dette. Lidt senere tog skibet grunden på Mejlgrund og blev stående. Kl.  $22^{50}$  kom H. E. flot ved fremmed hjælp.

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

d) På rejse fra Stettin til Faaborg med kul.

*Sprunget læk og sunket* d.  $30/12$  50 i Swinemünde havn.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d.  $28/3$  51.

D.  $29/12$  kl.  $22^{50}$  afsejlede H. E. med lods om bord fra Stettin. Under sejladsen fra Pølitz til Kaiserfahrkanalen sejlede skibet gennem is. D.  $30/12$  kl.  $13^{50}$  var H. E. nået gennem kanalen. Kl.  $14^{00}$  bemærkedes det, at der trængte vand ind i lukafet, hvorefter der lænsedes med pumperne. Kl.  $14^{45}$ , da vandet trods stadig pumpning vedblev at stige i lukafet, besluttedes det at anløbe Swinemünde. Kl.  $15^{00}$  fortøjedes H. E. og kort efter, da vandet stod ind på dækket, beordredes besætningen fra borde, og umiddelbart efter sank skibet. En dykkerundersøgelse viste, at en planker i boven var trykket ind. Skibet er senere blevet hævet.

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

159. M/Sk. HARALD af Hobro, 98 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Hadsund til Næstved med cement.

*Grundstødt* d.  $8/2$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandsindsberetning dat.  $9/2$  50. Søforklaring og søforhør i Grenå d.  $10/2$  50.

Kl.  $15^{45}$ , da H. under en let SSV.-lig brise på kurs SØ  $3/4$  S. efter bestikket befandt sig 2 sm. fra Fornæs, blev det tåge. Der loddedes 3 favne vand, og farten mindskedes til langsomt. Samtidig blev kursen ændret til S. t. Ø.  $3/4$  Ø. Umiddelbart efter — kl. ca.  $16^{00}$  — tog skibet grunden 2 sm. N. for Fornæs fyr ca.  $1/2$  sm. fra land ud for gården »Sølyst«. Kl.  $21^{30}$  kom H. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med tilstedeværelsen af en pulle, som ikke tidligere var konstateret.

160. M/Jt. HARDI af Frederiksværk, 91 B. R. T. Bygget 1902 af jern. På rejse fra Travemünde til Kolding med jern.

*Forlist* i begyndelsen af maj 1950 i Østersøen; 4 omkomne.

Søforhør i København d.  $22/6$  50. Forlisanmeldelse dat. Frederiksværk d.  $7/8$  50.

D.  $3/5$  50 kl.  $23^{00}$  afsejlede H. fra Travemünde. D.  $4/5$  kl. ca.  $20^{00}$  sås et skib, der antoges at være H., ca. 12 sm. NØ. for Travemünde for langsom fart med kurs mod Travemünde. Da der d.  $8/5$  intet var set eller hørt til skibet, iværksattes eftersøgning. Ved en senere besigtigelse af nogle luger, lanternebrædder og en stb.s lanterne, der d.  $6/5$  var dievet i land ved Kappeln, konstateredes, at vragsodset stammede fra H., og skibet må derfor antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Herman Friis af Marstal, bedstemand Ejvin Helge Nielsen og ungmand Svend Mogens Heding Nielsen, begge af Frederiksværk, og kok Willy Egedal Andersen af Helsingør.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes en minesprængning.

161. Ff. HAVØRNEN af København, 16 B. R. T. Bygget 1907/48 af eg.

a) *Grundstødt* d.  $18/5$  50 i Limfjorden.

Søforhør i Thisted d.  $1/6$  50.

Kl. ca.  $11^{00}$ , umiddelbart efter at H., der havde et lystfartøj på slæb, var afsejlet fra en bedding ved Dragsbæk, grundstødte H. på en stensætning, der lå i ca. 1 m dybde, ca. 100 m fra land, og blev stående. D.  $20/5$  kl. ca.  $17^{30}$  kom H. flot ved egen hjælp.

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

b) På rejse fra Aalborg til Veslerø, Læsø. med kridt.

*Rørt grunden, sprunget læk* d.  $18/11$  50 ved Jyllands Ø. kyst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Aalborg d.  $30/11$  50.

Kl. ca.  $23^{00}$ , da H. under en let SSØ.-lig brise med stærk udgående strøm befandt sig i den gravede rende over Hals Barre mellem den hvide stage med 3 nedadvendte koste og den hvide stage med 2 nedadvendte koste ved N.-siden af Sønderhage, sås et indhentende skib, der senere viste sig at være M/S »Jens Bang« af Aalborg, nærme sig med stærk fart. H.s fart blev forceret, og da det viste sig, at J. B. ville indhente H. i den gravede rende, holdtes S. for renden mellem den hvide 3- og 2-kost i ca. 3,4 m vand. Umiddelbart efter at J. B. var passeret, bordfyldtes H. af bovandet og kølvandet fra J. B. og tørnede grunden 3 gange, hvorefter fartøjet, der havde mistet styret, drev på grund ved den hvide 2-kost. H., der var blevet læk, kom kort efter flot ved egen hjælp og sejlede ind til Mov bro.

Anm. Årsagen til havariet fremfår af det ovenfor anførte.

162. M/Gl. HAZEL af Stubbekøbing. Bygget 1943 af stål og fyr. På rejse fra Herøn til Saks-købing med kalksalpeter.

*Motorhavari, sprunget læk* d.  $\frac{3}{8}$  50 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d.  $\frac{8}{8}$  50.

Ved daggry lettede H. fra en ankerplads i den svenske skærgård og styrede mod Skagen. Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da det blæste en frisk SØ.-lig brise med svær sø, gik motoren i stå, hvorefter skibet faldt tværs i søen, og lukafet fyldtes med søvand. Det var ikke muligt at starte motoren igen, og efter ca. 3 $\frac{1}{2}$  times forløb blev H., der nu var sprunget læk, taget på slæb af en dansk motor-galease. D.  $\frac{5}{8}$  kl. 6<sup>00</sup> ankom skibene til Kerteminde, hvor H. blev pumpet læns med hjælp fra land.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

163. Lgt. HEJMDAL af København, 353 B. R. T. Bygget 1905 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{16}{9}$  50 i Næstved havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{21}{10}$  50. Søforhør i Nekso d.  $\frac{16}{3}$  51 og i Nyborg d.  $\frac{10}{4}$  51.

Se nr. 50.

164. M/Gl. HELENE af Graasten, 39 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Odense til Haderslev med risfodermel.

*Brand om bord* d.  $\frac{17}{6}$  50 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Haderslev d.  $\frac{21}{6}$  50.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da H. befandt sig i nærheden af Æbelø, mærkedes røg i lukafet, og en under-søgelse viste, at det brændte i lasten. Lugerne blev skallet, og kursen sattes mod Juelsminde, hvortil skibet ankom kl. 9<sup>30</sup>. Ladningen blev oplosset og ilden slukket af brandvæsen fra land. Ved branden blev dækket stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

165. M/S HELGENÆS af Aarhus. 97 B. R. T. Bygget 1914 af stål.

*Sunket* d.  $\frac{25}{10}$  50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d.  $\frac{2}{11}$  50.

D.  $\frac{24}{10}$  kl. ca. 18<sup>00</sup> ankom H. under en frisk Ø.-lig brise til Aarhus og fortøjedes med for-stævnen ind mod bolværket og agterenden uden på et andet skib, hvorefter besætningen forlod skibet. D.  $\frac{25}{10}$  kl. ca. 6<sup>00</sup> fandtes skibet liggende sunket ca. 8 m ude fra bolværket. H. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes et tærehul i bunden af skibet under moto-ren, opstået ved at vand er trængt ind under cementen, hvormed bunden var belagt indvendig, og har tæret pladen.

166. S/S HELGOLAND af Lybeck. 498 B. R. T. På rejse fra Kolding til Hamburg med kreaturer.

*Grundslødt* d.  $\frac{8}{3}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{3}$  50.

Kl. 12<sup>30</sup> grundstødte H. i tæt tåge med hård N-gående strøm ved Stenderup Hage. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge i forbindelse med strømsætning.

167. M/Gl. HELLE af Hadsund, 20 B. R. T. Bygget 1898/1939 af eg og bøg. På rejse fra Mariager til Augustenborg med cement.

*Kollideret og forlist* d.  $\frac{20}{4}$  50 i Kattegat.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{22}{4}$  50. Søforhør i Grenaa d.  $\frac{22}{4}$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{25}{4}$  50. Forlisanmeldelse dat. Hadsund d.  $\frac{2}{8}$  50.

Kl. 21<sup>15</sup>, da H., der gik for motor alene og kun førte en grøn og en rød lanterne, under en svag Ø.-lig brise med sigtbart vejr befandt sig ca. 2 sm. NNØ. af Gjerrild fyr styrende SØ. t. Ø., sås en klar og en grøn lanterne forude om stb. i ca. 1 sm.s afstand. Ca. 10 minutter senere, da skibene var tæt ved hinanden, drejede det andet skib, der senere viste sig at være M/Sk. »Valkyrien« af Aalborg, pludselig til stb. og krydsede H.s kurs. H.s motor blev straks kastet bak, og roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen imod V.s bb.s side. Ved kollisionen knækkede H.s stormast, og skibet sprang læk forude. Kort efter sank H. på 56°43'3 N. 10°52'1 Ø. Besætningen — 2 mand — reddede sig om bord i jollen og roede i land.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der førte forskrifts-mæssige lanterner, kl. ca. 21<sup>50</sup> i stille, klart vejr befandt sig ca.  $\frac{3}{4}$  sm. af Gjerrild styrende NV. t. N., sås en grøn lanterne 4 str. om bb. V. holdt kurs og fart, og kl. ca. 22<sup>00</sup> tørnede det andet skib, der senere viste sig at være M/Gl. »Helle« af Hadsund, med stævnen imod V.s bb.s bov. Da V.s fører ikke mente, at der var sket skade på nogen af skibene, fortsattes sejladsen. En senere undersøgelse viste, at V. ved kollisionen havde fået lettere skader på bb.s bov.

Anm. 1. Ministeriet har indstillet, at der rejses tiltale som følger:

- a) Mod H.s fører i medfør af sølovens § 293 for ved pligtforsømmelse at have medvirket til kollisionen samt i medfør af § 7, jfr. § 6, i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 29. marts 1920 med senere ændringer for overtrædelse af art. 7, la, i anordning nr. 4 af 22. januar 1897 angående de internationale søvejsreglers og nødsignalers anvendelse af danske skibe.
- b.) Mod V.s fører i medfør af sølovens § 293 for ved pligtforsømmelse at have medvirket til kollisionen samt i medfør af samme lovs § 294 for overtrædelse af lovens § 223.

Anm. 2. Ved en af Grenaa søret under  $\frac{8}{3}$  51 afsagt dom blev begge førere frifundet for tiltale efter sølovens § 293. H.s fører blev idømt en statskassen tilfaldende bøde på 40 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 7, la, og V.s fører blev idømt en statskassen tilfaldende bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 223. Dommen er af anklagemyndigheden indanket for Vestre Landsret.

168. S/S HELSINGBORG af København, 645 B. R. T. Bygget 1912 af stål.

a) På rejse fra Malmø til København med passagerer.

Kollideret d.  $\frac{22}{10}$  50 i Malmø havn.

Søforhør i København d.  $\frac{31}{10}$  50.

Kl. 9<sup>17</sup>, da H. afgik fra Skeppsbron, blev der afgivet afgangssignal, og samtidig sås S/S »Malmø« af Malmø for indgående uden for Røderprick. D. H. befandt sig ved enden af Skeppsbron, sås et andet skib kommende fra Nyhamn. Samtidig sås M. 100—150 m uden for moleerne, og H.s maskine, der i 2—3 minutter havde gået fuld kraft frem, blev beordret fuld kraft bak, idet der blev afgivet 3 korte toner med dampfløjten. Straks efter blev der atter afgivet 3 korte toner med dampfløjten. Da H. befandt sig midt i løbet ca. 50 m S. for havnemoleerne, tørnede skibet med stævnen imod M.s bb.s bov.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib for indgående til Malmø befandt sig ud for Oliehavnens pier, sås H., der var ved at afgå, og maskinen blev beordret langsomt frem samtidig med, at ankomstsigtaler afgaves. Da M. befandt sig ca. 30 m fra det V.-lige molehoved, blev maskinen beordret fuld kraft frem. Der hørtes nu 2 toner fra H.s dampfløjte, og M.s maskine blev beordret fuld kraft bak og straks efter forceret bak. H. sås nu dreje bb. over, og ca.  $\frac{1}{2}$  minut senere skete kollisionen som ovenfor nævnt. Ved kollisionen led M. betydelig skade på bb.s bov.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at farten for sent blev taget af H., og dels at M. forsøgte at gå ind i havnen, skønt der var to skibe for udgående.

b) På rejse fra Malmø til København med passagerer.

Kollideret d.  $\frac{9}{12}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{13}{12}$  50.

Anm. Se nr. 24.

169. M/S HENNING MÆRSK af Fredericia, 10106 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Mena el Ahmadi til Dunkerque med råolie.

Grundstødt d.  $\frac{30}{5}$  50 ved Frankrigs N.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d.  $\frac{12}{6}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{11}{9}$  50.

Kl. 11<sup>25</sup> lettede H. M., der havde lods om bord, fra en ankerplads på Dunkerque red for at gå i havn. Da skibet, der assisteredes af 2 slæbebåde, skulle drejes mod havneindløbet, blev forskibet af strømmen, der var stærk NØ.-gående, ført ind på grunden ud for molehovedet. Kl. 12<sup>05</sup> kom H. M. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen fik skibet en del bundskade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

170. Ff. HENNY af Vesterø, 13 B. R. T. Bygget 1914 af eg og bøg.

Kollideret d.  $\frac{4}{12}$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{23}{12}$  50.

Se nr. 3.

171. M/Sk. HERA af Aalborg, 51 B. R. T. Bygget af eg. På rejse fra Nørresundby til Sønderborg med cement.

Påsejlet d.  $\frac{9}{12}$  50 på Limfjorden.

Søforhør i København d.  $\frac{13}{12}$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{8}{1}$  51.

Ved midnat, da H. i tæt tåge lå til ankers ved den S.-lige grund umiddelbart V. for Hals bro, blev skibet, der førte forskriftsmæssig ankerlanterne, og som afgav leglementeret lågesignal med klokken, påsejlet af S/S »Svanholm« af Aalborg, hvorved H.s klyverbom knækkede.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 22<sup>45</sup> skulle lette fra en ankerplads ud for Skellet. brækkede ankerkæden, og ankeret samt 2 favne kæde mistedes. Da S. befandt sig ca. 1 sm. V. for Hals, blev det tåget, og maskinen blev beordret langsomt frem og straks efter stoppet. Der sås nu en ankerligger forude. Roret blev lagt hårdt stb., og maskinen blev beordret langsomt frem. Da S. var kommet i drej stb. over, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede S. mod ankerliggeren, der senere viste sig at være M/Sk. »Hera« af Aalborg, hvorved dennes klyverbom brækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge.

172. Ff. HERMA af Bremerhaven, 72 B. R. T. Bygget 1944 af fyr. På rejse fra Bremerhaven til fiskeplads i Nordsøen.

*Grundstødt* d.  $\frac{1}{2}$  50 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{1}{2}$  50. Søforhør i Ringkøbing d.  $\frac{6}{2}$  50.

Kl. ca. 10<sup>15</sup>, da H. under en hård Ø.-lig kuling med N.-gående strøm var ved at anduve Hvide Sande havn, tog skibet grunden ca. 800 m. V. for havnen og blev læk. Motorrummet fyldtes efterhånden med vand, og skibet førtes af strøm og dønning længere ind mod land, hvor det blev stående ca. 200 m NV. for Hvide Sande nordre havnemole. Besætningen — 5 mand — blev bjerget af redningsbåden fra Hvide Sande. Skibet er senere blevet vrug.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strøm og lavvande i forbindelse med ukendskab til farvandet.

173. M/S HERTA MÆRSK af København, 4325 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Kobe til Nagoya med stykgods.

*Kollideret* d.  $\frac{16}{11}$  50 ved Japans Ø.-kyst.

Søforklaring i Yokohama d.  $\frac{21}{11}$  50.

Kl. 22<sup>25</sup> havdes Kami Shima i rv. 261° og Anori Saki i rv. 205°. Kl. 22<sup>30</sup> sås et svagt grønt lys fra et andet fartøj 3 str. om bb., og kort efter hørtes motorstøj. Da fartøjet tilsyneladende vedblev at holde sin kurs, blev der afgivet 1 kort tone med luftfløjten, og roret lagdes stb. Kl. 22<sup>32</sup> blev motoren stoppet. Kl. 22<sup>33</sup> tørnede fartøjet med stævnen mod H. M.s bb.s bov ud for agterkant af bakken, og samtidig sås en person komme til syne på dækket. Fartøjet, hvis motor tilsyneladende gik fuld kraft, gled agterover langs H. M.s bb.s side, hvorefter det sås fortsætte på sin oprindelige kurs ind mod land. Kl. 23<sup>00</sup>, efter at det ved hjælp af projektør var forsøgt at konstateres, om fartøjet havde lidt skade, fortsattes rejsen.

Anm. Søforklaring fra fartøjet foreligger ikke.

174. S/S HESSELØ af København, 220 B. R. T. Bygget 1907/14 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{19}{8}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{26}{8}$  50.

Se nr. 149.

175. S/S HILDE af København, 1635 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

a) *Kollideret* d.  $\frac{17}{2}$  50 i Gdynia havn.

Søforklaring og søforhør i Næstved d.  $\frac{29}{6}$  50.

Kl. 17<sup>00</sup> afgik »Hilde« under en VNV.-lig kuling fra »Franske Kaj« til »Svenske Kaj«. Da »Hilde« befandt sig ca. 50 m fra »Svenske Kaj«, blev stb.s anker stukket i bund. Da »Hilde« havde drækket ankeret ca. 30 m, gik farten pludselig af skibet. Roret lagdes stb., og maskinen beordredes halv kraft frem, samtidig med at der blev hevet ind på ankerkæden. Efter at der var hevet ca. 5 favne kæde hjem, begyndte »Hilde« pludselig at drive ned mod et skib, M/S »Hallingdal« af Oslo, der lå fortøjet langs kajen. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem, men »Hilde« vedblev at drive, og tørnede kort efter med bb.s bov mod »Hallingsdal«s bb.s side ud for 1-lugen. Ved kollisionen fik begge skibe mindre ovenbords skade. Ved indhivning af ankeret viste det sig, at det havde fisket »Hallingdal«s ankerkæde.

Anm. Søforklaring fra »Hallingdal« foreligger ikke.

b) På rejse fra Hamina til Ridham Dock med træ.

*Havareret* d.  $\frac{1}{8}$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i London d.  $\frac{11}{8}$  50. Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{26}{8}$  50.

Kl. 4<sup>50</sup> passerede H. i klart vejr Hubert Gat L. T. Kl. 5<sup>03</sup> mærkedes et hårdt stød i skibet, der samtidig krængede hårdt til bb. Maskinen blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at skibet var blevet læk i tre bundtanke. Kl. 5<sup>10</sup> fortsattes rejsen.

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

176. S/S HJORTHOLM af København, 1730 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Antwerpen til København med stykgods.

*Grundstødt* d.  $\frac{2}{3}$  50 på floden Schelde.

Søforhør i København d.  $\frac{7}{3}$  50.

Kl. ca. 21<sup>27</sup>, da H., der havde lods om bord, passerede lysbøjen ZGN-VN i det S.-lige sejlløb ud for Welscord, sås forude ca. 2 str. om bb. et modgående skib i en afstand af 200—300 m med kurs mod det N.-lige sejlløb. Fra H. blev der afgivet opmærksomhedssignal og derefter en kort tone med dampfløjten. For at undgå kollision blev H.s maskine, der gik halv kraft frem, nu beordret fuld kraft bak, og roret blev lagt stb. Umiddelbart efter tog H. grunden i sejlløbets N.-lige side og blev stående. D  $\frac{3}{3}$  kl. 1<sup>20</sup> kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

177. M/Gl. HOLMENÆS af Frederiksværk, 75 B. R. T. Bygget 1897 af stål.

a) På rejse fra Frederiksværk til Randers med jern.

*Sprunget læk og sat på grund* d.  $\frac{21}{4}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22/4$  50. Søforhør i Grenaa d.  $26/4$  50.

Kl.  $14^{00}$  passerede H. under en N.-lig brise med svag S.-lig strøm Fornæs og fortsatte N.-efter langs kysten. Da H. befandt sig ud for Gjerrild, var vind og sø tiltaget, og skibet tog vand over fordækket. Det viste sig da, at skibet var sprunget læk, og det besluttedes at vende om for at gå til Grenaa. Da H. under stadig pumpning kl. ca.  $16^{15}$  igen befandt sig ud for Fornæs, blev skibet sat på grund S. for Fornæs fyr, idet forlugen på dette tidspunkt var ca.  $1/2$  fod under vand. Efter at 2 tilkaldte bjergningsfartøjer havde pumpet skibet læns, kom det kl. ca.  $21^{00}$  flot og blev bugseret til Grenaa havn. En senere undersøgelse viste, at en bundprop var faldet ud, og at flere nagler i skibsbunden var læk.

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

b) På rejse fra Frederiksværk til Aalborg med jern.

*Forlist* d.  $4/8$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Frederiksværk d.  $12/8$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $22/9$  50. Forlis-anmeldelse dat. Frederiksværk d.  $16/11$  50.

Kl.  $0^{30}$  passerede H. under en jævn Ø.-lig brise Gjerrild fyr, hvorefter der styredes mod Limfjorden. Vinden friskede efterhånden, og kl. ca.  $2^{00}$  blæste det en NØ.-lig kuling med byger og voldsom sø. Noget senere tog skibet flere svære søer over dækket, hvorved lugedæksleme på forkant af storlugen blev slået ind, således at søvandet løb ned i lastrummet. Besætningen — 3 mand — forlod skibet i jollen, og kort efter, kl. ca.  $3^{00}$ , sank H. på  $56^{\circ}37'36''$  N.  $10^{\circ}35'30''$  Ø., hvorefter besætningen roede i land.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

178. S/S HUGO DE GROOT af s'Gravenhage, 7176 B. R. T.

*En mand omkommet og 2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $4/4$  50 i Aarhus havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $4/4$  50.

Kl.  $5^{30}$ , medens H. d. G. lå fortøjet i Aarhus havn, påbegyndtes losning af hamp i baller fra 4-lugens agterste sektion. Herunder huggedes an i 2 baller, der delvis lå under skærstokken, og under ophivningen løftedes skærstokkens ene ende, der ikke var sikret mod ophivning, op af sit spor, hvorved lugedæksler i den næstagerste sektion faldt ned i lastrummet, og 3 personer, der stod på disse, styrtede ca. 8 m ned i lastrummet. I en tilkaldt ambulance blev de pågældende, der alle var blevet kvæstet, kørt til hospitalet. Ved ankomsten hertil var den ene af de tilskadekomne — havnearbejder Henry Jensen af Aarhus — død af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

179. S/S HÖGMARSÖ af Stockholm, 5154 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Emden til Stockholm med koks.

*Grundstødt* d.  $20/11$  50 ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $26/11$  50.

Kl.  $3^{45}$  grundstødte H. under en SØ.-lig storm med V.-gående strøm ca. 5 sm. V. for Rødby havn. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Der er intet opgivet om årsagen til grundstødningen.

180. Ff. I. A. LASSEN af Skagen, 37 B. R. T. Bygget 1930 af eg.

*Påsejlet* d.  $23/9$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.  $7/10$  50.

Kl. ca.  $2^{00}$  observeredes fra I. A. L., der under en NV.-lig kuling med høj sø lå opankret ca. 85 sm. NØ. t. N. for Humberen, toplys og det grønne sidelys fra et skib, der var ca. 500 favne væk, og som senere viste sig at være tysk trawler »C. P. Andersen« K. H. 281, hvorefter vagtmanden gik under dæk. I. A. L., hvis motor var i gang, førte forskriftsmæssige ankerlanterner. Efter 10 minutters forløb, da vagtsmanden atter kom på dækket, sås C. P. A. forude i ca. 15 favnes afstand. Det forsøgtes ved råb at påkalde sig C. P. A.s opmærksomhed, men umiddelbart efter tørnede C. P. A. imod I. A. L.s stævn, som blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra C. P. A. foreligger ikke.

181. M/Gl. IB af Kalundborg, 67 B.R.T. Bygget 1910 af eg. På rejse fra København til Aabenraa med hvalmel.

*Grundstødt* d.  $28/2$  50 i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $2/3$  50. Søforhør i Aabenraa d.  $6/3$  50.

Kl. ca.  $22^{30}$ , da I. befandt sig i Grønsund og havde Haarbølle Pynts ledelys overet, blev det pludselig tæt rimtåge. Farten mindskedes, og der loddedes hyppigt. Kl. ca.  $23^{50}$ , da I. søgte ind under Bogø for at ankre, stoppedes motoren for at lodde, men umiddelbart efter tog I. grunden på Bredemandshage og blev slående. D.  $29/2$  kl. ca.  $22^{00}$  kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet Lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.



182. Ff. IDA af Aarhus, 11 B. R. T. Bygget af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Aarhus Bugt til Aarhus.

*Tørnet mole* d.  $\frac{4}{2}$  50 ved Aarhus havn; *sat på grund*.

Søforklaring i Aarhus d.  $\frac{11}{2}$  50.

Kl. 19<sup>00</sup>, da I. i stille vejr med tæt tåge og stærk medgående strøm var for indgående til Aarhus fiskerihavn med motoren gående for halv kraft, hørtes tågesignalet fra den Ø.-lige havnemole. Kort efter tørnede fartøjet mod denne mole og blev læk, hvorefter det blev sat på grund uden for havnen. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge.

183. M/S IDUNA af Graasten, 216 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

a) På rejse fra Rostock til Odense med briketter.

*Grundstødt* d.  $\frac{8}{2}$  50 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{9}{2}$  50. Søforklaring og søforhør i Odense d.  $\frac{10}{2}$  50.

Kl. 6<sup>00</sup> hørtes Vesborg fyrs tågesignal i NNØ.-lig retning, og omtrent samtidig havdes kending af lys- og klokketønden i pkt. 13 i rute 25 (55°45'4 N. 10°29'8 Ø.). Der styredes S.-på i rute 27 med nedsat fart. Et lodskud gav 17 m vand. Kl. 7<sup>00</sup> tog I. grunden nogle gange ud for V.-siden af Fyns Hoved og blev stående ca. 800—1000 m fra land. D.  $\frac{9}{2}$  kl. 4<sup>00</sup> kom I. flot ved egen hjælp, efter at dækslasten var kastet over bord.

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

b) På rejse fra Kastrop havn til Kastrop skibsbro med salpeter og stykgods.

*Grundstødt* d.  $\frac{8}{5}$  50 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør i København d.  $\frac{12}{5}$  50.

Kl. 6<sup>00</sup> afsejlede I. fra Kastrop under en svag Ø.-lig brise med hård N.-gående strøm. Kl. ca. 6<sup>30</sup>, da skibet befandt sig i sejlløbet til Kastrop havn, drejedes bb., men umiddelbart efter tog I. grunden mellem de 2 Ø.-ligste risprikker og blev stående. D.  $\frac{10}{5}$  kl. 18<sup>00</sup> kom I. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes utilstrækkeligt kendskab til farvandet afmærkning samt den omstændighed, at skibets fører blev blandet af solreflekser på vandet.

Anm. 2. I.s fører har d.  $\frac{1}{6}$  vedtaget en statskassen tilfaldende bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 292, jfr. § 26.

184. Ff. IGOTZ MENDI af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1944.

*Kollideret* d.  $\frac{4}{12}$  50 i Skagen havn.

Søforklaring og søforhør i Skagen d.  $\frac{8}{2}$  51.

Da I. M., der var for indgående i Skagen havn, befandt sig ud for den inderste tværmole, sås flere kuttere for udgående fra det Ø.-lige havnebassin. Tværs om stb. befandt sig samtidig en medgående kutter — »Maja« af Skagen — der var i færd med at overhale I. M. I. M.s ror lagdes nu hårdt stb. M. sås bakke, men umiddelbart efter tørnede dette fartøj med boven mod I. M.s stb.s side.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 16<sup>45</sup> sammen med andre kuttere var for indgående i Skagen havn. Tværs om bb. befandt sig I. M. Ud for den indre tværmole drejede I. M. pludselig til stb. M.s ror lagdes stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriel må antage, at kollisionen skyldes, dels al M. under indsejlingen søgte at overhale I. M. på delle fartøjs stb.s side, og dels at I. M. af hensyn til udgående kuttere pludselig drejede til stb. uden al give signal med luftfløjten.

185. M/Gl. IMMANUEL af Svendborg. 52 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr. På rejse fra Kalundborg til Aarhus med superfosfat.

*Grundstødt* d.  $\frac{11}{1}$  50 ved Jyllands Ø. kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{11}{1}$  50. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{18}{1}$  50.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da I. under en let SSØ. lig brise befandt sig mellem de yderste og næslyderste prikker i den gravede rende ind til Hou havn. tog skibet grunden og blev stående. Medens skibet stod på grunden, friskede vinden til stiv kuling, og søen blev urolig. D.  $\frac{12}{1}$ , kl. ca. 15<sup>00</sup> kom I. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 35 tons af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

186. M/Gl. INGE af Rønne, 77 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra Ustka til Sæby med kul.

D.  $\frac{22}{7}$  kl. 20<sup>35</sup> passerede I. under en svag SV.-lig brise med diset vejr tæt S. om lys- og fløjtetønden på 55° 18' N. 13° 17' Ø., hvorefter der styredes V.t.N.  $\frac{1}{2}$  N. Kl. ca. 21<sup>00</sup> blev vejret usigtbart, og farten mindskedes. D.  $\frac{23}{7}$  kl. ca. 0<sup>15</sup> tørnede skibet, der nu gjorde 2—3 knobs fart. under rcgntykning mod et vræg. og samtidig sås lystønden På. 55°16' N. 12°53'Ø. Ved påsejlingen blev skibet læk forude, og der måtte kastes ca. 2 tons kul over bord fra forlugen for at give skibet

styrlostighed agterover, så at vandet kunne løbe til pumpen. Kl. ca. 4<sup>30</sup> ankom I. til Falsterbokanalen. En dykkerundersøgelse viste, at skibet havde fået en 6—7 cm lang og 2 cm bred revne i bunden.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes uforsigtig navigering, idet føreren ikke, da distancen til Falsterbokanalen var udsejlet, har forsøgt at bestemme skibets sted.

187. Stf. INGE af Thorsminde, 12 B. R. T. Bygget 1934 af eg og bøg. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Thorsminde.

*Tørnet mole* d. 17/10 50 i Thorsminde; *1 mand omkommet*.

Søforklaring i Lemvig d. 24/10 50.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da I. under en frisk VNV.-lig brise var ved at sejle ind i Thorsminde havn, blev fartøjet af en kraftig sø ført ind mod en af cementblokkene ved den nordre mole, som tørnedes, hvorved I.s skrue og rør beskadigedes. En af de ombordværende fiskere — Viggo Adersen — der havde opholdt sig ved maskinkappen foran styrehuset, sprang over på cementblokken, hvorefter han forsvandt. Den pågældende blev d. 19/10 fundet død siddende i klemme mellem cementblokkene.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

188. M/Gl. INGER af Marstal, 46 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Odense til Aabenraa med solsikkeexpeller.

*Grundstødt* d. 4/3 50 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5/3 50. Søforhør i Aabenraa d. 8/3 50.

Kl. ca. 21<sup>00</sup> passerede I. under en let V.-lig brise med stærk SØ.-gående strøm Brandsø, og kursen blev sat på Sandhammeren fyr. Senere blev vejret diset, og kl. ca. 22<sup>00</sup>, da skibet skulle dreje ind i Sandhammeren fyrs hvide vinkel, tog det grunden og blev stående ca. 300 m S. t. V. for Baagø fyr. D. 5/3 kl. ca. 24<sup>00</sup> kom I. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

189. 3 m. M/Sk. INGRID af Skagen, 100 B. R. T. Bygget 1920 af eg.

a) På rejse fra Skagen til København med stykgods.

*Kollideret* d. 24/11 50 i Skagen havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25/11 50. Søforklaring i Skagen d. 7/12 50.

Kl. 16<sup>45</sup> afsejlede I. fra Skagens inderhavn, og der sejlede med langsom fart gennem yderhavnen. Da I. befandt sig ca. 100 m inden for molehovederne i yderhavnen, sås et fiskefartøj — »Maren Kathrine« af Skagen — runde det Ø.-lige molehoved for indgående. Umiddelbart efter sås M. K. bakke for fuld kraft, I.s motor kastedes ligeledes fuld kraft bak, men inden farten var taget af skibene, tørnede M. K. med stævnen mod I.s bb.s bov, hvorved der opstod ovenbords skade på begge skibe.

Af den af M. K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 16<sup>45</sup>, da M. K. for indgående skulle til at runde det Ø.-lige molehoved, sås I. for udgående. Motoren, der gik fuld kraft frem, blev sat ned i omdrejninger, og da M. K. havde rundet molehovedet, blev der bakket for fuld kraft. Herunder slog M. K.s forende bb. over, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M. K. ikke holdt tilbage for I.

Anm. 2. M. K.s fører blev ved en af Frederikshavn søret under 27/4 51 afsagt dom idømt en statskassen tilfaldende bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.

b) På rejse fra Skagen til København med stykgods.

*Kollideret* d. 9/12 50 i Sundet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/12 50. Søforhør i København d. 13/12 50.

Om formiddagen, da I. i tåge befandt sig ca. 1 sm. S. for Svinbådan fyrskib, besluttedes det at ankre op SØ. for fyrskibet. Farten mindskedes til ca. 4 knob, og der styredes Ø. efter. Kort efter sås et skib forude i ca. en skibslængdes afstand. Roret blev straks lagt hårdt stb., men kort efter tørnede I. med bovsprydet og bb.s bov mod in ankerligger, der viste sig at være S/S »Kinne« af Malmø. Ved kollisionen fik I. lønningen beskadiget og sprydet brækket.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

190. S/S I. P. SUHR af København, 1999 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Gdansk til Aarhus med kul.

*Forlist* d. 1/12 50 i Østersøen; *21 omkomne*.

Søforhør i København d. 7/12 50. Forlisanmeldelse dat. 7/12 50.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> befandt I. P. S. sig under en SSV.-lig strøm ca. 5 sm. Ø. for Sandhammeren. Kl. 18<sup>25</sup> tog skibet en svær sø over, hvorved 2-lugen og maskinskyldet blev slået ind, og I. P. S. begyndte at få bagbords slagside, kl. ca. 18<sup>30</sup> beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, langsomt frem. Skønt pumperne holdtes gående, steg vandet på fyrpladsen, således at fyrbøderen måtte forlade denne. Alle mand blev nu kaldt til bådene. Slagsiden var efterhånden blevet så stor, at båddækket næsten var under vandet, På grund af slagsiden kunne stb.s redningsbåd ikke sættes ud. Under arbejdet med at sætte bb.s redningsbåd i vandet blev denne løftet fri

af søen og slået 2—3 gange ind imod skibet, inden den kom fri. Det lykkedes hele besætningen at komme i båden, og få minutter efter, at båden var fri af skibet, væltede dette om på siden og sank. Redningsbåden fyldtes hurtigt med vand, og da den anden redningsbåd kort efter kom drivende, svømmede 1 mand af besætningen over til denne. Næste morgen blev redningsbåden med den ombordværende mand fundet af toldbåden fra Skillingen og indbragt hertil, medens den anden redningsbåd senere blev fundet med bunden i vejret.

Vraget af I. P. S. er senere fundet på 55°20'8" N. 14°06'1" Ø.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Jens Spelmann af København, 1. styrmand F. W. Brandt af Esbjerg, 2. styrmand A. Zeller af København, 1. maskinmester J. V. Larsen af Brønshøj, 2. maskinmester P. W. Frost af Svendborg, hovmester S. Aage Rasmussen af København, kok C. E. O. Christoffersen af Rødovre, messedreng N. P. Winsted af Valby, kammerdreng L. Christiansen af Brønshøj, matroserne N. Berntsen af Esbjerg, P. C. N. Jensen af Mors, J. Nielsen af København og K. Larsen af København, letmatros E. Petersen af København, ungmand E. Bojsen af København, donkeymand E. Johansen af Vanløse, fyrbøderne F. Klitsgaard af Birkerød, H. Johansen af København og J. Petersen af Stege, lempere V. Simonsen af Aarhus samt fru Rasmussen af København.

Anm. 2. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

191. S/S IRAN af London, 796 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Sakskøbing til Korsør med melasse.

Grundstødt d.  $\frac{7}{11}$  50 ved Lollands N.-kyst.

Søforhør i Maribo d.  $\frac{9}{11}$  50.

Kl. 13<sup>00</sup> afsejlede I., der havde lods om bord, fra Sakskøbing. Da skibet havde passeret den hvide stage med. 1 halmvisk på sydspidsen Avernakke-Hage styredes mod Raagø. Kl. ca. 16<sup>18</sup>, da det antoges, at I. var ved den røde stage med 2 opadvendte koste SØ. for Raagø, blev der givet ordre til at dreje projektøren bb. over for at finde stagen. Ved en misforståelse lagdes roret bb. og kort efter stb., da rorsmanden opdagede, at ordren ikke blev givet til ham, men inden skibet nåede at dreje stb., tog det grunden SØ. for Raagø og blev stående. D.  $\frac{8}{11}$  kl. ca. 22<sup>00</sup> kom I. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 40 tons bunkerolie var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

192. Ff. IRENE af Helsingborg.

Kollideret d.  $\frac{9}{8}$  50 i Snekkersten havn.

Søforklaring i Helsingør d.  $\frac{11}{8}$  50.

Se. nr. 103.

193. Ff. IREX af Midvaag, 79 B. R. T. Bygget 1888 af eg og fyr. På rejse fra Thorshavn til Midvaag.

Tørnet stensætning d.  $\frac{17}{3}$  50 ved Midvaag.

Søforhør i Midvaag d.  $\frac{20}{3}$  50.

Da I. befandt sig lidt V. for indsejlingen til Midvaag, kom rorkæden i bekneb, og skibet mistede styringen. Motoren blev stoppet og derefter beordret fuld kraft bak; men inden farten var taget af skibet, tørnedes stensætningen ved ydersiden af molehovedet et par gange. I. kom klar tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

194. Ff. IRIS af Lemvig, 23 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg På fiskeri i Østereøen.

Motorhavari; grundstødt d.  $\frac{3}{12}$  50 ved Litauens V.-kyst; forlist.

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{29}{1}$  51.

D.  $\frac{1}{12}$  kl. ca. 15<sup>00</sup>, da I. under en hård kuling befandt sig ca. 25 sm. NV.  $\frac{1}{2}$  N. af Brüsterort fyr, drejedes fartøjet under for drivanker med motoren gående. D.  $\frac{2}{12}$  kl. 7<sup>00</sup> gik motoren i stå og kunne trods gentagne forsøg ikke startes påny. D.  $\frac{3}{12}$  kl. ca. 8<sup>00</sup> sås land i læ, og der affyredes raketter for at tilkalde hjælp. Noget senere blev I. taget på slæb af en russisk trawler, og ca. 1  $\frac{1}{2}$  time efter blev bugseringen overtaget af en russisk motortorpedobåd. Senere samme dag grundstødte I. under bugsering ca. 12 sm. N. for Memel. Besætningen — 4 mand — vadede i land. Fartøjet er senere blevet vrag.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

195. Ff. ISA af Egersund, 7 B. R. T. Bygget 1914 af eg og bøg. På rejse fra Egersund til fiskeplads i Sønderborg Bugt.

Sprunget læk og sunket d.  $\frac{2}{5}$  50 i Sønderborg Bugt.

Søforklaring og søforhør i Graasten d.  $\frac{27}{5}$  50.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> da I. i stille vejr befandt sig ud for Skeldekobbel, opstod der en læk i sammenføjningen mellem agterskoddet og sideskoddet til damtragten, og vandet strømmede ind i motorrummet. I. blev taget på slæb af et andet fiskefartøj, og håndpumpen blev sat i funktion, men 10—15 minutter senere sank fartøjet på 24 m vand, efter at føreren var taget om bord i det andet fiskefartøj. I. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

196. M/S ISEFJORD af Grenaa, 622 B. R. T. Bygget 1935 af stål.

*Tørnet molehoved* d.  $13/1$  50 i Hundested havn.

Søforklaring i Hundested d.  $1/2$  50.

Kl. ca. 20<sup>20</sup> befandt I. sig ved lystønden »Isefjords Ø.-lige indløb« SV. for Hundested havn, hvorefter der bakkedes ind mod havnen. Det blæste en frisk SV.-lig kuling. Det røde havnefyrtårn på havnens nordre mole var tændt, medens det grønne havnefyrtårn på sydmolen var slukket. Da I. befandt sig tæt ved det søndre molehoved, opdagedes det, at der løb en kraftig udgående strøm, hvorfor stb.s motor, da stævnen blev presset N.-efter, og skibet tog retning mod molehovedet, beordredes fuld kraft frem. Da det ikke lykkedes at rette I. op, blev bb.s motor også beordret fuld kraft frem, og ankeret stukket i bund, men umiddelbart efter, kl. ca. 20<sup>40</sup>, tørnede I. med agterstævnen mod søndre molehoved, der blev en del beskadiget. I tog ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømsætning.

197. Ff. JACOB HENRIKSEN af Skagen, 75 B. R. T. Bygget 1950. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d.  $31/7$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.  $17/8$  50.

Kl. ca. 1<sup>30</sup>, da J. H. under en jævn SSØ.-lig brise lå opankret ca. 210 sm. mv. V. t. N. for Lindesnæs, blev fartøjet, der havde ankerlanternen tændt, påsejlet af et andet fartøj, der senere viste sig at være hollandsk trawler SCH. 24. J. H., der blev ramt i bb.s låring, fik nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra SCH. 24 foreligger ikke.

198. S/S JAKOB MÆRSK af Aalborg, 2245 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) På rejse fra Stettin til Aabenraa med kokssmuld.

*Grundstødt* d.  $20/9$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22/9$  50. Strandingsforhør d.  $22/9$  50. Søforklaring i Frederikshavn d.  $16/11$  50.

Kl. 21<sup>01</sup> passerede J. M. under en let SV.-lig brise med regnbyger lysspirtønden i pkt. I rute 25 (54°45'2" N. 10°04'6" Ø.). Herfra styredes rv. N. 33 Ø. mod lysspirtønden i pkt. 2 i samme rute (54°50'0" N. 10°09'8" Ø.), der skulle vise eet hvidt blink hver 6. sek. Kl. ca. 21<sup>20</sup> sås om bb. et klart blink tilsyneladende hver 6. sek., og kursen forandredes til N. Kl. ca. 21<sup>50</sup> tog J. M. grunden ved Pøls Rev og blev stående. En undersøgelse viste, at der fejlagtigt var styret efter Gl. Pøls fyr. D.  $23/9$  kom J. M. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Gl. Pøls fyr ikke var i orden.

b) På rejse fra Stettin til Aabenraa med koksgrus.

*Kollideret* d.  $20/9$  50 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $16/11$  50. Søforhør i København d.  $19/12$  50. Se nr. 97.

199. M/Gl. JACOB NIELSEN af Stubbekøbing, 113 B. R. T. Bygget 1926 af eg. På rejse fra Lübeck til Odense med råjern.

*Grundstødt* d.  $10/1$  50 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat.  $10/1$  50. Søforklaring og søforhør i Odense d.  $13/1$  50.

Kl. 8<sup>00</sup> lettede J. N. fra en ankerplads ved Odense Gab, og rejsen fortsattes. Vejret var diset med snebyger, og det blæste en frisk SØ.-lig brise. Kl. ca. 9<sup>45</sup>, da skibet netop havde passeret den røde stage ved Flintholm, der fejlagtigt antoges for Harehage, og Harehage forbåke var i sigte forude, blev roret lagt stb. Umiddelbart efter opdagedes fejltagelsen, men i det samme tog J.N. grunden i den NV.-lige side af løbet og blev stående. D.  $11/1$  kl. 17<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

200. M/S JAPOS af København, 546 B. R. T. Bygget 1921/45 af stål.

*Påsejlet* d.  $23/1$  50 på Themsens.

Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat.  $26/1$  50.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> tørnede engelsk S/S »Lincolnbrook« under forhaling mod J., der lå forløjet langs kaj. Ved påsejlingen blev J. lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L.s besætning foreligger ikke.

201. M/Jt. JENSINE af Aalborg, 31 B. R. T. Bygget 1852 af eg. På rejse fra Aarhus til Nørresundby med hørfrøekspeller.

*Havareret* d.  $28/2$  50 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d.  $1/3$  50.

Kl. 4<sup>30</sup> opankredes J. i tæt is V. for, Mou. Kort efter opdagedes del. at skibet var læk, og en undersøgelse viste, at isen havde fjernet værket i en nåd. En del af ladningen blev nu flyttet agterover, således at lækagen kom op over vandlinien, og lækagen tætnedes foreløbig, hvorefter skibet blev pumpet læns.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

202. M/S JESSIE MÆRSK af København, 4309 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

*Brand om bord* d.  $22/7$  50 i Rouen havn.

Søforklaring i New York d.  $21/8$  50.

Kl.  $19^{00}$  afsluttedes lastningen af hårdtpressede baller af gamle klude i luge nr. 3, der derefter blev skalket. Kl. ca.  $21^{30}$  konstateredes stærk røgudvikling fra nævnte luge. Ilden blev straks bekæmpet med skibets brandslukningsmidler, og fra kl. ca.  $22^{00}$  deltog det lokale brandvæsen i slukningsarbejdet. Kl.  $22^{10}$  var ilden under kontrol. Ved branden blev en del af ladningen på nr. 3 mellemdæk ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes havnearbejderes uforsigtighed ved tobaksrygning.

203. Ff. JOAN-INGOLF af Lemvig, 33 B. R. T. Bygget 1898 af eg og fyr. På rejse fra en fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med levende fisk.

*Grundstødt* d.  $9/4$  50 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Lemvig d.  $15/4$  50. Forlisanmeldelse dat. Lemvig d.  $9/5$  50.

D.  $8/4$  kl. ca.  $15^{00}$  afsejlede J. I. under en SSV.-lig kuling fra en fiskeplads ca. 90 sm. V.  $3/4$  S. af Thyborøn. Der styredes Ø.  $1/4$  N. D.  $8/4$  kl. ca.  $2^{00}$  sås om bb. et fyr, som antoges for at være Lodbjerg fyr, men senere viste sig at være Bovbjerg fyr. Kursen ændredes nu til SØ. Kort efter tog fartøjet grunden ca. 5 km S. for Mærsk Kro og blev stående. J.-I. er senere blevet vrøg.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes navigationsukyndigt rors- og vagtmandskab i tidsrummet forud for grundstødningen.

204. M/Gl. JOHANNE af Rudkøbing, 48 B. R. T. Bygget 1929 af eg og bøg. På rejse fra Rudkøbing til København med byg.

*Motorhavari* d.  $16/11$  50 i Sundet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $25-27/11$  50. Søforklaring i Aarhus d.  $2/12$  50.

Kl.  $12^{00}$  da J. befandt sig ca. 7 sm. fra Stevns, tog motoren pludselig rovs. En undersøgelse viste, at skrueakslen var brækket og skruebladene beskadiget. Rejsen fortsattes derefter for sejl alene.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

205. M/Jt. JOHN af Marstal, 40 B. R. T. Bygget 1893 af eg.

*Kollideret* d.  $19/9$  50 i Gilleleje havn.

Søforklaring i Ærøskøbing d.  $4/10$  50.

Kl. ca.  $12^{30}$ , da J. under en frisk VSV.-lig brise skulle anløbe Gilleleje havn. afprøvedes motoren, og bb.s anker gjordes klar. Da J. var kommet ind i havnen, hvor en del fartøjer lå fortøjet, udførtes forskellige maskinmanøvrer, men da motoren derefter skulle sættes på bak, fortsatte den med at gå frem, og umiddelbart efter tørnede J. mod 2 fiskefartøjer, der begge blev lettere beskadiget. Ved en undersøgelse af motoren viste del sig. at en konisk bolt i omstyringsstangen var faldet ud.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

206. M/Gl. JONNA WANG af Hasle. 43 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Hasle til Korsør med rug.

*Grundstødt* d.  $3/11$  50 ved Møns S.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $3/11$  50. Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.  $4/11$  50. Forlisanmeldelse dat.  $19/12$  50.

Kl.  $4^{45}$  passerede J. W. under en jævn SØ.-lig brise Tolkedyb lvs- og fløjtetønde. og der fortsattes gennem den gravede rende over Tolkebarren med de røde ledcyr ved Lægehuk overet. Da distancen til ledelyrlinien ved Tolkedyb grønne ledcyr ved udløbet og kun det ene af de grønne fyr var kommet i sigte, mindskedes farten, men i det samme tog skibet grunden og blev slående. Kl. ca.  $8^{00}$  blev besætningen — 2 mand — reddet om bord i en bjergningsdamper. J. W. var da vandfyldt, og kort efter gik masterne over bord, og skibet forsvandt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at det ene af Tolkedyb grønne ledcyr var slukket.

207. M/Jt. JOSEFA af Hasle, 120 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Aalborg til Nysted med cement og eternitplader.

*Grundstødt* d.  $10/9$  50 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat.  $12/9$  50. Søforhør i Nysted d.  $14/9$  50.

Kl. ca.  $8^{00}$ , da J. i stille, klart vejr med S.-gående strøm befandt sig i nærheden af lysspirtønden på  $53^{\circ}26'3$  N.  $10^{\circ}57'6$  Ø. styrende SSØ., sås forude et skib, der antoges for at være Halskov Rev fyrskib. Kursen blev sat mod det formodede fyrskib, men kl.  $8^{45}$  tog J. grunden på N. siden af Sprogø Østrev og blev stående. D.  $11/9$  kl. ca.  $10^{40}$  kom J. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Skibet havde ikke taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at J.s fører var ukendt med, at Halskov Rev fyrskib midlertidig var inddragt.

208. M/S JULIA af Groningen, 367 B. R. T. På rejse fra Assens til Antwerpen med maltbyg.

*Grundstødt* d.  $\frac{2}{5}$  50 ved ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{4}{5}$  50.

Kl. 17<sup>30</sup> grundstødte J. i stille og klart vejr ca. 500 m ud for Assens havn. D.  $\frac{4}{5}$  kl. 1<sup>30</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til farvandet.

209. S/S JULIANE af Nordby Fanø, 1352 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Antwerpen til Gent i ballast.

*Kollideret, sat på grund* d.  $\frac{7}{3}$  50 på floden Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d.  $\frac{13}{3}$  og  $\frac{14}{3}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{31}{3}$  50.

Da J., der havde lods om bord og bugserbåd for, med maskinen gående langsomt frem under en svag V.-lig brise med medgående strøm, befandt sig ud for Termeuzenhavn i den røde sektor af Termeuzen fyr i en afstand af ca. 250 m fra østmolens røde fyr, hørtes 2 lange toner fra et andet skib, hvis toplanterner og stb.s sidelanterne sås agterude i en afstand af 800—1000 m. Der afgaves 2 korte toner med dampfløjten, hvilket signal blev gentaget af bugserbåden. Roret lagdes bb., og det røde fyr på havnens østmole holdtes tæt o. bb. Kort efter hørtes 3 korte toner fra det andet skib, der samtidig sås stikke bb.s anker i bund. Da der antoges at være fare for kollision, blev maskinen kl. 19<sup>43</sup> beordret fuld kraft frem, men umiddelbart efter, kl. 19<sup>45</sup>, da J. befandt sig i ledefyrinien til Termeuzen havn med forskibet indenfor havnemolerne, tørnede det andet skib, der viste sig at være M/S »Nordvest« af København, med stævnen mod J.s bb.s side midtskibs under en vinkel på ca. 90°, hvorved der fremkom en revne fra bådækket til kimmingen. Maskinen stoppedes, men blev, da N. bakkede klar af J., og der trængte vand ind i maskinrum og på fyrplads, kl. 16<sup>46</sup> beordret halv kraft frem, hvorefter skibet sattes på grund ved vestmolen. Ved kollisionen led J. omfattende havarier på bb.s side midtskibs.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at J.s agterlanterne kl. ca. 19<sup>30</sup> sås forude 1 str. om stb. i en afstand af ca. 1 sm. N. havde lods om bord. Der afgaves 2 korte toner, og roret lagdes bb. Kl. 19<sup>38</sup> blev der påny afgivet 2 korte toner, og motoren beordredes stop. Da der fra J. hørtes 2 korte toner, og skibet, der assisteredes af en bugserbåd, sås dreje til bb. ind mod Termeuzen havn, blev motorerne, da afstanden mellem skibene kun var ca. 400 fod, kl. 19<sup>40</sup> beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner, og begge ankre stukket i bund. Kl. 19<sup>42</sup>, umiddelbart efter at N. havde taget grunden i bb.s side af sejllobet, skete kollisionen som ovenfor anført, hvorefter motorerne beordredes stop og kl. 19<sup>45</sup> fuld kraft bak.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i N. har bedømt forholdene forkert.

210. M/S JUTLANDIA af København, 8457 B. R. T. Bygget 1934 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{29}{8}$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dal.  $\frac{29}{8}$  og  $\frac{15}{9}$  50.

Kl. 8<sup>00</sup> fortøjede J. langs V.-siden af Frihavnens midtermole med 2 wirer og et spring i hver ende. Umiddelbart efter at landgangen, hvis øverste ende hvilede med hager på barkholtsrangen, og hvis nederste ende hvilede med ruller på en platform på kajen, var rigget til, blev skibet af en byge med hårde vindstød trængt ud fra kajen og samtidig krænget så meget over, at landgangens nederste ende faldt fra platformen ned på kajen, hvor den et øjeblik blev stående i omtrent lodret stilling. En person, der befandt sig på landgangen, gled ned på kajen uden at komme til skade. Ved skibets bevægelser blev hagerne sat fri af skibssiden, og landgangen rutschede ned langs skibssiden, hvorved en pakhusformand blev væltet og kvæstede hovedet alvorligt. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

211. Ff. JYTTE af Grenaa, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenaa med hummer.

*Motorhavari, mistet anker og drevet på land* d.  $\frac{24}{8}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{26}{8}$  50. Søforhør i Grenaa d.  $\frac{2}{11}$  50.

Kl. ca. 3<sup>30</sup>, da J. under en hård ØSØ.-lig kuling befandt sig 7-800 m N. for Fornæs, løb motoren varm, hvorfor den stoppedes, og fartøjet opankredes. Da motoren var blevet afkølet, forsøgte det forgæves at starte den. Kl. ca. 5<sup>30</sup> sprængtes ankerrossen, hvorefter J. drev ind mod land og tog grunden i Sandvigen N. for Fornæs. D.  $\frac{25}{8}$  J. flot ved fremmed hjælp.

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

212. M/S JYTTE af Kolding, 20 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Kalundborg til Blans med superfosfat.

*Sprunget læk* d.  $\frac{22}{9}$  50 i Storebælt; søgt nødhav.

Søforklaring i Maribo d.  $\frac{3}{10}$  50.

Kl. ca. 8<sup>00</sup> afsejlede J. under en let NV.-lig brise fra Kalundborg. Kl. ca. 11<sup>15</sup> friskede

vinden til stiv kuling, og fartøjet arbejdede hårdt i søen. J. søgte ind til Skelskør lodsbro. Ved ankomsten hertil viste det sig, at fartøjet havde trukket vand, hvorefter der pumpedes læns. Det viste sig senere, at en del af ladningen var blevet beskadiget.

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

b) *Motorhavari* d.  $30/9$  50 i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Maribo d.  $3/10$  50.

Kl. ca.  $8^{00}$  afsejlede J. fra Skelskør lodsbro. Kl. ca.  $9^{30}$  begyndte motoren at gå uregelmæssigt, hvorfor der søgtes nødhavn i Agersø havn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

213. S/S JØRGEN af København, 886 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $22/7$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $22/7$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $22/7$  50.

Kl. ca.  $9^{15}$ , da J. skulle afgå fra Skudehavnen, blev stb.s anker hevet ind. Herunder opgik tilspændingen til kabelaren sig, hvorved ca. 3 favne af kæden rovsede ud, og en ungmand, der opholdt sig i kædekassen, blev herved ramt af kæden og fik en flænge i nakken. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

214. Ff. JØRGEN EIGIL af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Aberdeen med fisk.

*Tørnet vrug, motorhavari* d.  $10/2$  50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $31/3$  50.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da J. E. under en frisk VSV.-lig brise med høj sø og regndis befandt sig ca. 18 sm. Ø. for Humber fyrskib med motoren gående fuld kraft frem, mærkedes et stød i fartøjet, og umiddelbart efter sås vragestumper af en grønmalet redningsbåd flyde op i fartøjets kølvand. Motoren begyndte nu at gå uregelmæssigt, og ca. 5 minutter senere, da farten mindskedes, knækkede krumtapakslen. J. E. blev af et tilkaldt fiskefartøj bugseret til Grimsby. Efter at lasten var udlosset, blev J. E. bugseret til Esbjerg for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at en vragestump har ramt skruen.

215. M/S JØRGEN KLAUS af Svendborg, 318 B. R. T. Bygget 1944 af eg og birk. På rejse fra Gøteborg til Haugesund i ballast.

*Brand om bord* d.  $25/2$ — $36/2$  i Nordsøen; *sunket ud for Egersund*.

Søforklaring i Egersund d.  $28/2$  50. Søforhør i Svendborg d.  $12/5$  50. Forlisanmeldelse dal. Svendborg d.  $20/6$  50.

D.  $25/2$  kl. ca.  $22^{00}$ , da J. K. befandt sig ca. 5 sm. mv. V. for Egerø, udbrød der en voldsom brand i stb.s side af motorrummet, hvor en hjælpemotor arbejdede. Da branden udviklede en kraftig røg, måtte den vagthavende i motorrummet hurtigst muligt forlade dette. Motorerne blev straks stoppet med hurtiglukkeren, og skylighter og lufrør til motorrum samt skorsten blev tildækket med presenninger. Der affyredes nu raketter og blussedes efter hjælp, og d.  $26/2$  kl. ca.  $2^{00}$  blev J. K. taget på slæb af nogle fiskefartøjer og bugseret ind mod Egersund. Kl. ca.  $3^{00}$  brød ilden igennem dækket midtskibs, og da der kort efter gik ild i brohuset, blev besætningen — 11 mand — taget ombord i et af fiskefartøjerne. Kl. ca.  $3^{30}$  kom brandvæsenet fra land, der var blevet tilkaldt over Farsund radio, og begyndte at bekæmpe ilden med vand. Noget senere blev J. K. opankret i Hovlandsviken ved Egersund, hvor slukningsarbejdet fortsattes. Skibet krængede mere og mere over, og kl.  $11^{00}$  begyndte vandet at løbe ned i skibet gennem huller, der var brændt i dækket. Kl. ca.  $11^{15}$  sank J. K.

Anm. Der er intet sikkert oplyst om årsagen til branden.

216. M/Sk. JØRGEN MADSEN af Marstal. 118 B. RT. Bygget 1944 af eg og bøg.

*Brand om bord* d.  $12/6$  50 i Lemvig.

Søforklaring i Lemvig d.  $13/6$  50.

Om morgenen, da aglerlugen afdækkedes for losning af briketter, røg det kraftigt fra lasten, Brandvæsenet tilkaldtes, og ladningen blev oversprøjtet med vand, samtidig med at der lossedes med grab. Kl.  $21^{00}$  var branden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

217. M/Gl. JØRGEN RING af Svendborg, 99 B.R.T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Herøy til Augustenborg med salpeter.

*Motorstop, sprunget lak* d.  $3/8$  50 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $8/8$  50.

Kl. ca.  $8^{30}$ , da J. R. under en frisk S.-lig brise befandt sig i Læsø Rende, hørtes kraftig banken fra motoren, der umiddelbart efter gik i slå. Sejlene blev sat, og kursen ændredes mod Frederikshavn, hvortil skibet ankom kl. ca.  $11^{00}$ . En undersøgelse viste, at det forreste stempel havde sat sig fast i cylinderen. Da der den følgende dag konstateredes ca. 2 tommer vand over dørken i mo-

torrummet, blev lugerne taget af, og en undersøgelse viste, at der stod ca. 14 tommer vand over garneringen i lastrummet agter.

Anm. Ministeriet kan ikke se bort fra muligheden af, at lækagen skyldes, at skibet på den omhandlede rejse har været overlastet.

218. Ff. JØRN af Gilleleje, 15 B. R. T.

*Påsejlet* d.  $11/11$  50 i Skagen havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $13/11$  50.

Kl. 21<sup>00</sup>, medens J. lå fortøjet i Skagen havn, blev fartøjet påsejlet på stb.s bov af Ff. »Lissi« af Gilleleje. Ved påsejlingen fik J. forstævnen knækket.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

219. Russisk trawler KALININ, ca. 250 B. R. T. På rejse fra Libau til Murmansk i ballast.

*Grundstødt* d.  $21/2$  50 ved Bornholms Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $22/2$  50.

Kl. 2<sup>00</sup> grundstødte K. under en frisk NNØ.-lig brise med tæt tåge ud for Saltuna. Besætningen reddedes i land dels i redningsstol, dels i egne både. K. er senere blevet vragskib. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

220. M/Fg. KALUNDBORG af Kalundborg, 1359 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Kolby Kaas til Aarhus med passagerer.

*Kollideret* d.  $14/7$  50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d.  $19/7$  50.

Se nr. 92.

221. M/Gl. KAPELLA af Egersund, 59 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Aabenraa til Svendborg med havre.

*Kollideret* d.  $29/10$  50 i Svendborg Sund.

Se nr. 76.

222. S/S KAREN af København, 1293 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Susa til Watcket med espartogræs.

*Maskinhavari* d.  $7/12$  og  $8/12$  50 i Middelhavet; *søgt nødhavn*.

Indberetning gennem udenrigsministeriet dat.  $18/12$  50.

D.  $7/12$  kl. 19<sup>00</sup> afsejlede K. fra Susa. Kl. 20<sup>00</sup> stoppedes for at sætte vand på kedlerne og efterse kedelpumpen. Kl. 22<sup>00</sup> fortsattes rejsen, men der stoppedes jævnlig på grund af for lav vandstand på kedlerne. D.  $9/12$  kl. 8<sup>00</sup> tilkaldtes bugserhjælp, og d.  $11/12$  kl. 11<sup>50</sup>, da K. befandt sig på 36°31' N. 12°32' Ø., blev skibet taget på slæb af et bjergningsfartøj. D.  $13/12$  kl. 7<sup>20</sup> ankom skibene til Bizerta.

223. M/Jt. KASPER af Rødbyhavn, 19 B. R. T. Bygget af eg og fyr. På rejse fra Egersund til Rødbyhavn med drænrør.

*Motorhavari, grundstødt* d.  $11/4$  50 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $14/4$  50. Søforklaring i Nakskov d.  $14/4$  50.

Kl. 3<sup>00</sup>, da K. under en stiv SSØ.-lig kuling med byger befandt sig i Nakskov Fjord, hvortil skibet var søgt ind for læ, stoppede motoren, hvorefter K. blev opankret for begge ankre. Ankrene holdt imidlertid ikke, hvorfor der afbrændtes nødblus. Kl. 3<sup>30</sup> sprængtes det ene ankertov, og kort efter tog K. grunden ved Knølen. Af søen blev fartøjet snart ført over Knølen, hvorefter det tog grunden ved Enehøj og blev stående. K. kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

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

224. M/Gl. KASTOR af Odense, 59 B. R. T. Bygget 1896/1940 af eg. På rejse fra Rønne til Haderslev med leverarer.

*Grundstødt og forlist* d.  $3/11$  50 ved Møns S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.  $4/11$  50. Strandingsindberetning dat.  $6/11$  50. Forlis anmeldelse dat. Strib d.  $30/11$  50.

Kl. 4<sup>55</sup> passerede K. Tolgedyb lys- og fløjtetønde på 54°50'6" N. 12°14'4" Ø., hvorefter der holdtes ind gennem den gravede rende over Tolkebarren med Lægehuk røde ledelys overet forude. Det blæste en frisk SØ.-lig brise med høj sø og V.-gående strøm. Det grønne bagfyrtårn i Tolgedyb ledelyslinie sås om bb., medens forfyret ikke sås. Umiddelbart efter tog M. grunden på Ny-Tolk og blev stående og arbejdede hårdt i grunden. Det lykkedes at få K. bragt flot, hvor efter der ankredes, men da det viste sig, at skibet var blevet læk, og vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, blev ankret frastukket, og K. saltet på grund. Da skibet efterhånden fyldtes med vand, gik besætningen — 3 mand — i jollen og roede ind til Stubbekøbing.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at det grønne forfyrtårn i Tolgedyb ledelyslinie var slukket.



225. Ff. KATHARINE af Aarøsund, 4 B. R. T. Bygget ca. 1905. På fiskeri i Lillebælt.

*Forlist* natten mellem d.  $11\frac{1}{3}$  og  $12\frac{1}{3}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst; 4 *omkomne*.

Søforhør i Haderslev d.  $5\frac{1}{4}$  50.

D.  $11\frac{1}{3}$  kl. ca. 17<sup>00</sup> sås K. ligge til ankers ca. 1 sm. NV. for Aarøsund ud for Hagstrup skov. Det blæste en opfriskende NV.-lig kuling. D.  $12\frac{1}{3}$  om formiddagen fandtes fartøjet sunket på ca. 5 m vand på samme sted med masten ragende ca. 2 m op over vandet. Af de ombordværende, der bestod af 4 personer — 2 mænd og 2 kvinder — fandtes liget af den ene kvinde hængende i K.s mastetop, medens liget af en af mændene fandtes ilanddrevet ved Hagstrup skov. Der er ikke fundet spor af de 2 andre ombordværende.

Anm. 1. De omkomne var: Fisker Johannes Clausen, fru Ragna Cathrine Clausen, arbejdsmand Peter Christian Andresen og fru Litti Brink, alle af Sverdrup.

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

226. S/S KATHOLM af Aalborg, 1508 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) På rejse fra København til London med stykgods.

*Kollideret* d.  $11\frac{1}{11}$  i Kielerkanalen.

Søforhør i København d.  $19\frac{1}{12}$  50.

Kl. 5<sup>25</sup> lettede K., der havde lods og 2 kanalstyrere om bord, fra en vigeplads i Kielerkanalen. Det blæste en stiv SV.-lig kuling. Kl. ca. 5<sup>30</sup>, da skibet var bakket ud imod midten af kanalen, sås et andet skib, der senere viste sig at være S/S »Arcturus« af Helsingfors, nærme sig med kurs imod K.s stb.s låring. Maskinen beordredes fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede A. med stb.s side mod stb.s side af K.s hækplade, hvorved der fremkom en 2 m lang bule.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

b) På rejse fra Antwerpen til København.

*Grundstødt* d.  $14\frac{1}{12}$  50 på Elben.

Søforhør i København d.  $19\frac{1}{12}$  50.

Kl. 10<sup>10</sup> passerede K., der havde lods om bord, lysbøje nr. 13 i en afstand af ca. 300 m om bb. Der styredes 155° dv., og strømmen var hård modgående. Kort efter blev det tæt tåge. Kl. 10<sup>20</sup> tog skibet grunden med forskibet og blev stående. Kl. 12<sup>00</sup> kom K. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

227. M/S KATRINE MÆRSK af Fredericia, 10043 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

a) På rejse fra København til Ras Tannura i ballast.

*Brand om bord* d.  $21\frac{1}{8}$  50 i Den persiske Bugt; 1 *mand omkommet*.

Søforklaring i Rotterdam d.  $26\frac{1}{9}$  50.

Om eftermiddagen, da K. M. i stille vejr med rolig sø befandt sig på 26°58'5 N. 50°30' Ø., pumpedes olie fra forreste dybtank til stb.s dieselolietank. Da sidstnævnte tank var fuld, holdtes pumpen gående, medens en maskinassistent blev beordret til ved hjælp af nogle agten for kedlerne anbragte ventiler at sætte pumpens trykledning i forbindelse med kedelolietankene og lukke for tilførslen til dieselolietanken. Straks efter — kl. 15<sup>20</sup> — sås flammer slå op om skorstenen. Motoren blev straks stoppet, ilden under kedlerne slukket, cofferdammen mellem maskin- og lastrum fyldt med vand, og branden, der blev lokaliseret til pladsen agten for kedlerne, bekæmpedes med skibets slukkemidler. Samtidig blev der udsendt radiotelegrafisk nødmelding. Kl. 15<sup>45</sup> kom et andet skib til hjælp og assisterede ved slukningen. Kl. 16<sup>15</sup> var ilden så vidt under kontrol, at man kunne trænge om bag kedlerne, hvor man fandt liget af den førnævnte maskinassistent Fritz Hellner Christiansen af København. Kl. 18<sup>45</sup> var ilden slukket, og K. M. gik med langsom fart til Ras Tannura, hvortil skibet ankom kl. 22<sup>55</sup>. Ved branden led skibet skade på skrog og maskine.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der er blevet lukket for tilgang til dieselolietanken, forinden der åbnedes for tilgang til kedelolietanken, hvorved trykket i olieledningen er blevet unormalt højt, således at olie er trangt ud gennem ledningens flanger og er sprøjtet op På kedlernes gaskammerdøre, der har antændt olien.

b) *En mand omkommet efter ulykkestilfælde* d.  $8\frac{1}{10}$  i Palermo havn.

Søforklaring i Palermo d.  $23\frac{1}{10}$  50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da letmatros Poul Hansen af Ærøskøbing var ved at gå ned ad en trappe til mandskabsrummene agter bærende på et par madbakker, faldt han ned ad trappen. D.  $9\frac{1}{10}$  blev den pågældende, der klagede over stærke smerter i højre ben og skulder, i en ambulance kørt til et hospital, hvorfra han d.  $12\frac{1}{10}$  blev sendt tilbage efter en undersøgelse. Da den pågældende stadig havde stærke smerter, blev han d.  $13\frac{1}{10}$  indlagt på et andet hospital, hvor han straks blev opereret. D.  $14\frac{1}{10}$  afgik han ved døden på grund af indvendig blødning.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

228. S/S KATTESUND af Lübeck, 243 B. R. T. På rejse fra Kolding til Lübeck i ballast.

*Grundstødt* d.  $22\frac{1}{1}$  50 ved langelands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $22\frac{1}{1}$  50.

Kl. 6<sup>30</sup> grundstødte K. i tåge ca. 20 m SSV. for Gulstav Klint. D. 27/1 kl. ca. 11<sup>15</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

229. Ff. KEDRON af Esbjerg, 25 B. R. T. Bygget 1929 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nord-søen til Esbjerg med fisk.

*Grundstødt* d. 8/3 50 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. 27/3 50.

Kl. ca. 11<sup>00</sup> afsejlede K. i stille, tåget vejr fra en fiskeplads ca. 40 sm. V.<sup>1/2</sup> S. for Vyl fyrskib, log 0. Der styredes Ø. <sup>1/2</sup> S. Farten var ca. 6<sup>1/2</sup> knob. Kl. ca. 17<sup>40</sup> radiopejledes Blåvand radiofyrtår i NØ. t. Ø. <sup>1/2</sup> Ø., log 48. Kl. ca. 19<sup>00</sup> viste et lodskud 8 favne vand. Kl. 19<sup>45</sup> mindskedes farten til ca. 6 knob, og kursen ændredes til Ø. t. N. Kl. ca. 20<sup>20</sup> tog fartøjet grunden på Søren Bovbjergs Knob og blev stående. Kl. ca. 23<sup>30</sup> kom K. flot ved egen hjælp. Fartøjet, der var blevet læk, blev senere af redningsdamperen slæbt ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at radiopejler og lod ikke blev benyttet tilstrækkelig ofte.

230. M/B KELDAN af Strøndum, 17 B. R. T. På rejse fra Thorshavn til Strender.

*Motorhavari, tørnet motorbåd* d. 3/5 50 i Thorshavn.

Politirapport dat. 3/5 50.

Kl. ca. 18<sup>30</sup> afsejlede K. fra Kongebroen, hvorefter motoren sattes på bak. Da skruen skulle skiftes til frem, svigtede motoren, og inden denne kunne gøres klar igen, tørnede K. en mindre motorbåd, der lå forløjet ved Mullerbro. Motorbåden sank straks.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at motoren svigtede.

231. S/S KETTY af Landskrona, 1139 B. R. T. Bygget 1882/1944 af jern. På rejse fra Fowey til Gøteborg med porcelænsier.

*Strandet og forlist* d. 2/2 50 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsforhør i Thorsminde d. 2/2 50. Strandingsindberetning dat. 4/2 50.

Kl. 7<sup>15</sup> grundstødte K. under en stiv S.-lig kuling med sneykning ca. 1 sm. S. for Thorsminde. Besætningen toges i land af redningsbåden fra Thorsminde, og skibet må anses for forlist.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være sneykning og stærk strømsætning.

232. M/Jt. KETTY af Bandholm, 100 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Gøteborg til Kabe Bro ved Thyborøn med sten.

*Kollideret* d. 18/8 50 i Limfjorden.

Søforhør og søforklaring i Aalborg d. 15/9 50.

Se nr. 24 a.

233. Dansk lystfartøj KIKA, 17 B. R. T. Bygget ca. 1920 af træ. På rejse fra Fowey til Falmouth.

*Grundstødt* d. 17/7 50 ved Englands S.-kyst.

Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat. 17/7 50.

Kl. ca. 11<sup>20</sup>, da K., der under en let SV.-lig brise med byger for sejl alene var ved at krydse ud af Fowey Harbour, skulle vende, var fartøjet kommet så nær de undersøiske klipper ved Punch's Cross, at det tog grunden. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

234. M/Jt. KIM af Rødvig, 51 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Aarhus til Svendborg med byg.

*Havareret* d. 18/10 50 i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Nyborg d. 19/10 50.

Kl. 13<sup>10</sup> passerede K., der førte fuldt storsejl samt slagfok og klyver, Knudshoved under en frisk NV.-lig vind med byger. Kl. 13<sup>30</sup> under en hård byge sprængtes den luv rig. og masten faldt over bord. Kl. 14<sup>00</sup> blev skibet taget under bugsering af to fiskefartøjer, og kl. 15<sup>45</sup> ankom fartøjerne til Nyborg havn.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

235. Ff. KITTYWAKE af Våg, 79 B. R. T. Bygget 1876 af eg.

*Grundstødt* d. 17/8 50 ved Grønlands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 20/11 50.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da K. under en svag SV.-lig brise med klart vejr var under forsejling i Færingehavn, kilede rorkættingen sig fast, hvorved skibet Styrede ret mod et skær. Motoren blev kastet bak, men umiddelbart efter tørnede K. mod skæret og blev slående. Kl. ca. 10<sup>00</sup> kom K. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden al have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

236. Ff. KLITTEN af Hirtshals, 18 B. R. T. Bygget 1910.

*Kollideret* d.  $19/4$  50 i Hirtshals havn.

Søforhør i Hjørring d.  $16/5$  50.

Kl. ca.  $13^{30}$ , da K. med langsom fart sejlede ind i det inderste V.-lige havnebassin i Hirtshals havn, sås et fartøj, der senere viste sig at være Ff. »HAVEGG« af Måløy, manøvrere ved broen ved skibsbyggeriet, hvorfor skruen blev slået fra. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 20 m, sås H. pludselig bakke kraftigt. K.s motor kastedes straks bak, men kort efter tømmede H. med agterenden mod K.s stb.s bov, hvorved lønningen knækkede.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

237. M/Gl. KOLBY af København, 95 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Kolberg til Faxø Ladeplads med kul.

*Havareret* d.  $16/11$  50 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Store-Heddinge d.  $20/11$  50.

Kl.  $8^{00}$ , da K. under en stiv NV.-lig kuling med høj sø befandt sig ca. 12 sm. Ø. for Rantzow fyr, tog skibet, der af hensyn til vejret gik med nedsat fart, flere svære søer over, hvorved forpeaklugen og døren til lukfakappen blev slået ind og kakkellovnsrøret væltet. Endvidere bordfyldtes skibet, og nogle på dækket fastsurrede olietønder blev slået over bord. Jollen blev nu sat i vandet, men knustes mod skibssiden. Kursen ændredes herefter til SØ., og lænsning fra forpeaken påbegyndtes. Senere sættes motoren på fuld Kraft, og Kursen blev sat mod Bornholm, Kl.  $16^{30}$  ankom K. til Neksø, hvorefter skibet blev pumpet læns med hjælp fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

238. M/S KOREA af København, 9945 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Singapore til Aden.

*En mand af besætningen forsvundet* d.  $18/7$  50 i Det arabiske Hav.

Søforhør i København d.  $28/8$  50.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da K. under en stærk SV.-lig storm befandt sig i Det arabiske Hav, fandtes dæksdreng Jens Sørensen ikke på sit kammer. Den pågældende, der sidst var blevet set den foregående aften kl. ca.  $19^{15}$  på 3-dækket, hvor han søgte efter flyvefisk, der var skyllet om bord af søerne, blev forgæves eftersøgt over hele skibet, hvorfor det må formodes, at han er blevet skyllet over bord af en svær sø og er druknet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

239. M/S KRONPRINS FREDERIK af Esbjerg, 3894 B. R. T. Bygget 1941 af stål. På rejse fra Harwich til Esbjerg med passagerer og stykgods.

*Ekspllosion og brand i motorrummet* d.  $16/7$  50 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d.  $25/7$  50.

Kl.  $18^{50}$  afgik K. F. fra Harwich. Kl.  $22^{15}$  indtraf en eksplosion i krumtaphuset på nr. 4 hjælpemotor, hvorved de 4 skabsdøre på hjælpemotoren sprængtes, og der opstod brand i isolationen af rør under dækket. Ved sprængningen fik en motormand højre ben alvorligt kvæstet, og 2. maskinmester blev forbrændt i ansigt og på arme. Motorerne blev sat på halv kraft frem, og ilden bekæmpedes med skumslukker. Kl.  $22^{40}$  var ilden slukket, og kl.  $22^{45}$  fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes en lækage på kølevandspakdåsen omkring nr. 4 cylinderforing, hvorved det indstrømmende vand er pisket op i cylinderforingen og har bortskyldt smøreolien, hvorefter stemplet har revet i foringen og forårsaget en gnist.

240. M/S KRONPRINS OLAV af København, 3038 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Oslo til København med stykgods og passagerer.

*Brand om bord* d.  $20/1$  50 Kattagat.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d.  $23/1$  50.

Kl. ca.  $5^{10}$ , da K.O. i stille vejr og meget tæl tåge befandt sig ca. 6 sm. N. for Kullen. opdagedes det, at det brændte i kabyssen, der er beliggende på B-dækket. Besætningen purrede ud, og en undersøgelse viste, at del brændte i aftrækskanalen under dækket i kabyssen. Det forsøgte at bekæmpe ilden med ildslukkere, og skibets øvrige brandslukningsmateriel blev gjort klar og taget i brug. Da det kort efter viste sig, at ilden havde bredt sig til pantryet på A-dækket, blev der slået alarm og ventilationsmotoren til kabyssen stoppet. Kl.  $5^{29}$  blev motoren og samtlige ventilatorer beordret stoppet. Passagererne kaldtes på dækket og forsynedes med redningsveste, hvorefter 5 redningsbåde sættes på vandet. Passagererne blev beordret i bådene, der fik ordre til at holde sig i nærheden af K. O. Da radiostationen var røgfylt og hoved- og nødsender ude af drift på grund af overbrændte kabler, lykkedes det først at udsende nødsignal kl.  $5^{59}$  ved hjælp af nødsenderen. Nødsignalet blev opfanget af M/S »Stockholm« af Gøteborg og M/S »Hans Broge« af Aarhus, der begge satte kursen mod K. O. Kl.  $7^{30}$ , da S. befandt sig i nærheden af K. O., fik redningsbådene ordre til at gå langs siden af S., og passagererne sættes om bord. Ilden, der havde bredt sig til rygesalonen og var brændt igennem båddækket til broen, bekæmpedes fra S. med 5 slanger. Da H. B. kort efter kom til syne og lagde sig på siden af K.O. og deltog i slukningen af branden, der endvidere havde bredt sig til spise-

salonen, fortsatte S. rejsen til København. Kl. ca. 8<sup>40</sup> lagde bjergningsdamperen »Bien« af Helsingør til langs siden af K. O., og en kraftig slange førtes om bord. Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da ilden var delvis slukket, fortsattes rejsen ledsaget af H. B. og B. for egen motor til Helsingør, hvortil K. O. ankom kl. 15<sup>00</sup>. Da K. O. skulle lægge til i Helsingør havn, tørnede skibet kajen med stævnen, hvorved der fremkom en bule, og kajen beskadigedes. Brandvæsenet fra land foretog efterslukning ombord, og Falcks redningskorps assisterede med læsning af vand fra kahytterne. Ved branden ødelagdes broen og brohuset, rygesalonen og spisesalonen på første klasse, kabys-sen og pantry og hall på A-dækket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af kabyskomfuret.

241. S/S KRUSAA af København, 2999 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Horsens til Aalborg med oliekgager.

*Grundstødt* d. 16/3 50 ved Samsøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 19/3 50. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 23/3 50.

Kl. 21<sup>30</sup> passerede K. under en SSØ.-lig brise med regndis lys- og klokketønden på 55°45'4 N. 10°29'8 Ø. om bb. i en afstand af 1/4 sm. Der styredes rv. 95°. Kl. 21<sup>45</sup> sås forude om bb. en ankerligger, der antoges at ligge i nærheden af Paludans Flak, hvorfor der holdtes N. om denne, hvorefter der atter styredes rv. 95°. Umiddelbart efter sås ret forude et klart fyrblink, der antoges at være lysspirtønden på 55°44'2 N. 10°38'8 Ø. Kort efter sås Ljushage lystønde forude om bb., og det skønnedes, at tøndnen ville blive passeret i en afstand af ca. 1 sm. Kl. 22<sup>00</sup> tog K. grunden ved Ljushage og blev stående. D. 18/3 kl. 12<sup>35</sup> kom K. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

242. M/Gl. KØHLER af København, 53 B. R. T. Bygget 1847 af fyr. På rejse fra Stralsund til København med salt.

*Havareret* d. 18/6 50 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/6 50. Søforklaring i Aalborg d. 7/11 50.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da K under en let SSV.-lig brise befandt sig 3—4 sm. NV. for Dornbrisch fyr. mærkedes en rystelse i skibet. Ca. 1 time senere opdagedes vand i motorrummet, og der pumpedes både med maskin- og håndpumpen. Da vandet i skibet stadig steg, søgtes ind til Rødvig, hvortil skibet ankom kl. ca. 21<sup>00</sup>.

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

243. Ff. LAILA GULDBERG af Esbjerg, 24 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Ronehamn.

*Sprunget læk, sat på grund* d. 26/1 50 ved Gotlands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10/2 50. Søforklaring og søforhør i Københavns Amts Søndre Birk d. 28/12 50.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da L. G. under en let SØ.-lig brise befandt sig i is under indsejling til Ronehamn, besluttedes det at vende om, da isen var vanskelig at forcere, og afmærkningen tilsyneladende ikke var på plads. Kort efter viste det sig, at fartøjet var læk, hvorfor det besluttedes at gå ind til Herrvik, hvortil L. G. ankom kl. ca. 17<sup>00</sup>. Da fartøjet, der næsten var vandfyldt, ikke kunne komme på bedding, sattes det på grund i havnen. D. 31/1 kl. 19<sup>30</sup> blev L. G., der var blevet pumpet læns og tætnet, taget på slæb af et andet fiskefartøj og bugseret til Nekso, hvortil fartøjerne ankom d. 2/2 kl. ca. 17<sup>30</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

244. M/S LALANDIA af København, 4913 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra London til Antwerpen.

*Kollideret* d. 4/2 50 på floden Schelde.

Søforhør i København d. 25/2 50.

Kl. 5<sup>22</sup> passerede L., der havde lods om bord, lyslønden »Schaar van de Noord«, og motorerne, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem. Det blæste en svag S. lig brise med let regn, og strømmen var hårdt modgående. Forude i en afstand af ca. 1 sm. sås et medgående skib, der senere viste sig at være M/S »Garnes« af Bergen. Kort tid efter blev det tæt regndis, og G. tabtes af syne, hvorfor motorerne stoppedes. Kl. 5<sup>24</sup>, da bøje 38 var passeret, besluttedes det at ankre, og motorerne beordredes fuld kraft bak. I det samme sås G forude i ca. 100 m.s afstand; der afgaves gentagne gange 3 korte toner med luftfløjten, men umiddelbart efter — kl. 5<sup>29</sup> — tørnede L. med stævnen mod G.s stb.s låring, hvorved der opstod ovenbords skader på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

245. M/Gl. LAURA af Aalborg, 66 B. R. T. Bygget 1894 af eg og fyr, På rejse fra Nørre-sundby til Odense med cement.

*Kollideret* d. 14/2 50 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 21/2 50.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da L. under en let NV.-lig brise befandt sig ved den hvide 3-kost ved den

gravede rende over Hals Barre, drejedes stb. over. Umiddelbart efter blev skibet påsejlet på stb.s låring af et medgående skib — M/S »Steen B« af Lemvig — hvorved L. fik en del ovenbords skade.

Af den af S. B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 12<sup>35</sup> passerede den Ø.-lige hvide 2-kost ved Hals Barre, havdes L. forude ca. 3 str. om bb. i ca. 20 m.s afstand. Kort efter, da S. B. var ved at overhale L., drejede L. hårdt stb. S. B.s skrue blev straks stoppet, og umiddelbart derefter blev motoren kastet fuld kraft bak; men inden farten var gået af skibet, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at S. B. uden nødvendighed forsøgte at passere L. på dette skibs stb.s side og undlod at angive hensigten ved fløjtesignal, dels at der ikke om bord i L. er holdt fornøden udvig agterefter.

Anm. 2. Ved en af Aalborg søret under  $\frac{9}{10}$  50 afsagt dom blev S. B.s fører idømt en statskassen tilfaldende bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 293, og L.s fører blev idømt en bøde på 50 kr. for overtrædelse af samme lovbestemmelse.

246. M/Gl. LAURA af Stubbekøbing, 60 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Vang til Kolding med granit.

*Grundstødt* d.  $\frac{4}{6}$  50 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring i Kolding d.  $\frac{6}{6}$  50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da L. i stille vejr med svag modgående strøm befandt sig tæt ved landgrunden ud for Strib fyr, mistede skibet styringen og tog grunden. D.  $\frac{5}{6}$  kl. 4<sup>55</sup> kom L. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

247. M/Gl. LAURS af Køge, 48 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra København til Køge med byg.

*Sprunget læk ved sejlads i is, sat på grund* d.  $\frac{3}{3}$  50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{3}{3}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{7}{3}$  50.

Kl. ca. 9<sup>00</sup> passerede L. slusen ved Kalveboderne. Ca. et kvarter senere løb L. ind i en isflage. Motoren blev straks slået fra, og der bakkedes derefter ud af flagen. Kort tid efter opdagedes det, at skibet var blevet læk i forskibet, og da det ikke kunne holdes læns ved pumperne, sattes det på grund ved dæmningen. D.  $\frac{4}{3}$  kom L. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

248. Ff. LEILA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1931. På rejse til Skagen.

*Kollidert* d.  $\frac{17}{4}$  50 ved Jyllands N.-kyst.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{1}{5}$  50.

Kl. ca. 18<sup>45</sup>, da L. befandt sig N. for Grenen styrende Ø., sås et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Signe Born« af Skagen, på N.-lig kurs. Kursen ændredes til S., hvorefter S. B. sås ændre kurs til V. Da en kollision syntes uundgåelig, blev motoren kastet bak, men umiddelbart efter tørnede fartøjerne imod hinanden.

Af den af S. B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj havde passeret Grenen, sås L. i en afstand af ca. 100 favne om stb. på Ø.-lig kurs. Der styredes V. Kl. ca. 18<sup>45</sup> sås L. ændre kurs til S., hvorefter roret lagdes stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fartøjerne undlod at afgive de foreskrevne lydsignaler i forbindelse med den omstændighed, at førerne synes at have misforstået det andet fartøjs manøvrer.

249. S/S LICA MÆRSK af Aalborg, 2480 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

*Brand om bord* d.  $\frac{14}{1}$  50 i København.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{14}{1}$  50. Søforklaring i København d.  $\frac{26}{1}$  50.

D.  $\frac{13}{1}$  kl. 17<sup>00</sup>, medens L.M. henlå i en tørdok hos Burmeister & Wain, skulle der fyres op under bb.s kedel, der var oliefyret. Herunder varmedes olien, der ikke ville forstøve, ved at brænde træ i fyrkanalerne. D.  $\frac{14}{1}$  kl. ca. 5<sup>30</sup> opstod der ild på tanktoppen under bb.s kedel. Det forsøgtes forgæves at slukke ilden med sand og skumslukkere, men da fyrpladsen hurtigt fyldtes med røg, blev brandvæsenet alarmeret, og kl. ca. 7<sup>10</sup> var ilden under kontrol. Ved branden opstod der en del skader på fyrpladsen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at brændende olie løb ud mellem fyrkammen og fyrkanten og antændte spildolie under kedlerne.

250. M/B. LIINA af København. 10 B. R. T. På rejse fra Tanger til Port Lyautey.

*Kæntret og forlist* d.  $\frac{15}{10}$  50 ved Marokkos V. kyst; 3 omkomne.

Søforklaring i Port Lyautey d.  $\frac{17}{10}$  50.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da L. under en fisk V.-lig brise befandt sig ca. 3 sm. N for Port Lyautey, tog fartøjet, der var kommet ind i brændingen, en sø over, der knuste ruderne til styrehuset

og fyldte kahyt og maskinrum med vand. De ombordværende — 3 mand, 1 kvinde og 1 barn — tog redningsveste på, og umiddelbart efter sank L. Under forsøg på at nå ind til land omkom den ene mand samt kvinden og barnet.

Anm. 1. De omkomne var: Mekaniker Willy Hansen, fru Karin Margrethe Justesen og Per Gordon Justesen.

Anm. 2. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

251. 3 m. M/Sk. LILLEBÆLT af Assens, 149 B. R. T. Bygget 1921 af cg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Stettin til Assens med koks.

Grundstødt d.  $\frac{8}{1}$  50 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Assens d.  $\frac{17}{1}$  50.

Kl.  $2^{15}$  afsejlede L. fra Swinemünde. Kl.  $5^{50}$  blev det tæt låge. Kl.  $11^{40}$  blæste det en frisk V.-lig brise, og tågesignalet fra Arkona hørtes i VSV.-lig retning. Kl.  $12^{00}$  vendtes for at komme i læ af land og ankre i Tromper Wiek. Fra kl.  $12^{20}$  holdtes loddet gående. Kl.  $13^{10}$  loddedes 11 m, kl.  $13^{30}$  9 m og kl.  $13^{25}$  8 m. Kl.  $13^{30}$  tog skibet grunden ved Arkona og blev stående. D.  $\frac{9}{1}$  kl.  $11^{55}$  kom L. flot ved egen hjælp, efter at en del af dækslasten var blevet kastet over bord. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

b) På rejse fra Warnemünde til Rostock.

Kollideret d.  $\frac{8}{3}$  50 i Warnemünde Rostock kanalen.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d.  $\frac{9}{3}$  50. Søforklaring i Assens d.  $\frac{20}{3}$  50.

Kl.  $10^{08}$ , da L., der havde lods om bord, under en let VSV.-lig brise med tåge befandt sig i sin stb.s side af farvandet ca. 3 km fra Warnemünde afgivende forskriftsmæssigt tagesignal og med ca. 3 knob fart, sås et skib, der senere viste sig at være M/S »Skanseodde« af Fredericia, ca. en str. om bb. L. holdt så langt ud i sin styrbords side af farvandet som muligt, idet der blev afgivet en kort tone med sirenen. Kl.  $10^{10}$  syntes S. at dreje ind foran L., hvis motor blev kastet fuld kraft bak, men kl.  $10^{12}$  stødte S. mod L.s stb.s bov, hvorved klyverbommen knækkede og stb.s krانبjælke og svineryg blev beskadiget. Endvidere blev palstøtten forskubbet.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, kl.  $10^{10}$  under en svag VSV.-lig brise med tåge befandt sig for udgående i Warnemünde Rostock kanalen afgivende forskriftsmæssigt tagesignal, blev tågen så tæt, at det besluttedes at ankre. Da farten var nedsat til 1—2 knob, sås L. ca.  $\frac{1}{2}$  str. om stb. i ca. 2 skibslængders afstand. Motoren blev beordret fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund samtidig med, at der blev afgivet 2 korte toner med fløjten. L. syntes imidlertid at fortsætte med stærk fart og drejede tilsyneladende lidt til stb., og kl.  $10^{15}$  tørnede L.s stævn mod S.s stb.s bov. Ved kollisionen blev S. slået ud af kurs og tog grunden i sin stb.s side af sejlløbet og blev stående. Kl.  $11^{25}$  kom S., der ved kollisionen fik flere buler i klædningen på stb.s side, flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes låge.

c) På rejse fra Stralsund til Stortings i ballast.

Rørt vrage d.  $\frac{10}{5}$  50 i Stralsund havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{3}{6}$  50.

Kl. ca.  $6^{00}$ , da L., der havde lods om bord, under en let NØ.-lig brise med svag V.-gående strøm var ved at gå fra kajen i Stralsund, blev motoren beordret frem, efter at forskibet var svinget godt klar af en ca. 8 m fra kajen liggende vragebøje. Da L. passerede vragebøjen, tørnede agterskibet mod vraget, og motoren stoppedes. Skibet gled selv fra vraget, tilsyneladende uden at have taget skade, hvorefter sejladsen fortsattes.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at afmærkningen ikke var på plads.

d) På rejse fra Menstad til Struer med kalksalpeter.

Grundstødt d.  $\frac{25}{5}$  50 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{3}{6}$  50.

Kl.  $14^{00}$  passerede L. under en let VSV.-lig brise med klart vejr ca. 100 m V. om den røde 2-kost ved Knudshoved, Fur, hvorefter der styredes SV. t. S. Kl.  $14^{45}$  tabte skibet farten, og skruen blev koblet fra. Kl.  $14^{48}$  tog skibet grunden og blev stående. D.  $\frac{26}{5}$  kl.  $10^{30}$  kom L. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afmærkningen ikke var på plads.

252. M/Jt. LILLY af Fredericia, 15 B. R. T. På rejse fra Havnsø til Vejle med sten.

Grundstødt d.  $\frac{25}{9}$  50 ved Samsø Ø.-kyst; forlist.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{28}{9}$  50. Søforklaring og søforhør i Fredericia d.  $\frac{20}{10}$  50.

Kl. ca.  $10^{11}$ , da L. befandt sig ud for Røsnæs fyr, luskede vinden fra SV. til hård kuling. Kort efter stoppede motoren. Det forsøgtes forgæves at starte motoren, hvorefter der sattes sejl. L. drev herefter over mod Samsø. Kl. ca.  $5^{00}$ , da L. befandt sig lidt N. for Ballen, blev begge ankre stukket i bund. Den ene ankerkæde sprængtes imidlertid, og L. drev ind mod kysten og tog grunden ca. 1000 m N. for Ballen og blev stående. Besætningen — 2 mand vadede i land. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhavari i forbindelse med vejrforholdene.

253. LISE EG af Næstved, 200 B. R. T. Bygget 1914/48 af stål. På rejse fra Stettin til Næstved med kul.

*Grundstødt* d.  $^{29}/_{12}$  50 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stege d.  $^{25}/_{1}$  51.

Kl.  $3^{00}$  passerede L. E., hvis motor gik langsomt frem, under en let SV.-lig brise med sne Knudshoved. Kl.  $5^{30}$  blev det snetykning, og loddet holdtes gående samtidig med, at farten mindskedes til meget langsomt frem. Kl.  $7^{15}$  kom Karrebæksminde røde ledelys til syne i N.t.V. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren beordredes fuld kraft frem, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl ca.  $13^{15}$  kom L. E. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

254. Ff. LISSI af Gilleleje, 11 B. R. T.

*Kollideret* d.  $^{11}/_{11}$  50 i Skagen havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^{13}/_{11}$  50.

Se nr. 218.

255. Ff. LISSIE af Hundested, 16 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

*Tørnet undervandshindring* d.  $^{21}/_{7}$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d.  $^{22}/_{7}$  50.

Kl.  $19^{00}$ , da L. antoges at befinde sig på  $56^{\circ}47'$  N.  $11^{\circ}05'5''$  Ø., tørnede fartøjet en undersøisk genstand og blev læk i forskibet. Samtidig sås i nærheden en grønmalet vager uden topbetegnelse. L. blev fortøjet langs siden af et tililende fiskefartøj, hvorefter begge fartøjer afsejlede til Grenaa.

Anm. Ministeriet må antage, at L. har tørnet et på pladsen  $56^{\circ}47'3''$  N.  $11^{\circ}05'4''$  Ø. sunket vrug.

256. LODSBÅD NR. 28 af Frederikshavn.

*Påsejlet* d.  $^{31}/_{3}$  50 i Frederikshavn havn.

Politirapport dat.  $^{12}/_{5}$  50.

Se nr. 305.

257. M/S LORNA af København. 349 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Ustka til Porsgrunn med ler.

*Kollideret* d.  $^{9}/_{11}$  50 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Aarhus d.  $^{22}/_{11}$  50.

Kl.  $20^{40}$ , da L. befandt sig i Drogdens gravede rende ved lystønden på  $55^{\circ}34'5''$  N.  $12^{\circ}42'3''$  Ø., sås forude et skib, der stævnedes ret på L., og som senere viste sig at være S/S »Warma« af Helsingfors. Fra L. afgaves en kort tone med luftfløjten samtidig med, at der drejedes stb. over. Kort efter blev signalet gentaget, og roret lagdes hårdt stb. W. sås nu dreje bb. over, og da et sammenstød syntes uundgåeligt, beordredes L.s motor fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med luftfløjten. Kort efter tørnede L. med stævnen mod W.s stb.s side ud for 2-lugen. Ved kollisionen opstod ovenbords skade på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

258. M/S LOUISE BERGMANN af Brake, 271 B. R. T. På rejse fra Faaborg til Kiel i ballast.

*Strandet* d.  $^{1}/_{2}$  50 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^{9}/_{2}$  50.

Kl.  $7^{30}$  strandede L. B. under en stiv SØ.-lig kuling ved Lehnkov Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være, at ankerkæden brækkede.

259. M/S LOUISIANA af København. 6569 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Bahia til Natal.

*Grundstødt* d.  $^{9}/_{10}$  50 ved Sydafrikas Ø. kyst.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d.  $^{18}/_{11}$  50.

Kl. ca.  $13^{15}$  passerede L., der havde lods om bord, under en jævn SSØ.-lig brise molerne ved indsejlingen til Natal havn. Kort efter blev skibet af strømmen sat bb. over, hvorved det tog grunden og blev stående ved kanten af sejlløbet. Kl.  $15^{31}$  kom L. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

260. M/Jt. LUMA af Graasten, 144 B. R.T. Bygget 1914 af stål.

a) På rejse fra Kolberg til Mariager med kul.

*Kollideret* d.  $^{7}/_{4}$ , 50 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Graasten d.  $^{22}/_{4}$  50.

Kl.  $9^{45}$  lettede L. fra en ankerplads ud for Haarbølle Pynt, og rejsen fortsattes. Det blæste en svag S.-lig brise med diset vejr. Farten var Ca. 4 knob. Noget senere blev det tåget, og farten

mindskedes til langsomt, samtidig med at der afgaves tågesignal. Umiddelbart efter sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være 3 m. M/Sk. »Tegl« af Lemvig. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede L. med bb.s bov imod T.s bb.s bov, hvorved begge skibe blev noget beskadiget.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da T. i tåge med motoren gående halv kraft frem afgivende forskriftsmæssige tågesignaler befandt sig ved rutebøjen på 54°04'0 N. 11°25'4 Ø., sås ret forude et modgående skib. Motoren blev sat på fuld kraft bak og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

b) På rejse fra Rostock til Kolding med briketter.

*Grundstødt* d.  $\frac{3}{12}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{6}{12}$  50. Søforhør i Kolding d.  $\frac{7}{12}$  50.

Kl. 20<sup>10</sup> styrede L. op i Fænø fyrs hvide vinkel. Det blæste en svag NV.-lig brise, og vejret var diset. Kl. 21<sup>20</sup> var de røde faste fyr ved Skærbæk tilsyneladende overet, og L. drejedes ind i den formodede ledefyrlinie. Kl. 21<sup>30</sup> tog skibet grunden ved Stenderup Hage og blev stående. D.  $\frac{6}{12}$  kom L. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en forveksling af Skærbæk forfyrsspejlbillede i vandet med selve fyret.

261. M/Jt. LUNA af Aarhus, 33 B. R. T. Bygget 1896 af eg og fyr. På rejse fra Aarhus til Sælvig, Samsø, med træ.

*Grundstødt* d.  $\frac{5}{10}$  50 ved Samsøs V.-kyst.

Rapport fra statens skibtilsyn dat.  $\frac{9}{10}$  50. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{5}{1}$  51.

D.  $\frac{4}{10}$  afgik L. fra Aarhus, og ca. kl. 11<sup>00</sup> var skibet fremme ved Sælvig bro. På grund af V.-lig kuling med tilsvarende sø kunne L. ikke gå ind til broen, men måtte vende om og sejle til Tunø havn. D.  $\frac{5}{10}$  kl. 13<sup>00</sup> afgik L. fra Tunø havn. Kl. ca. 14<sup>00</sup> befandt L. sig under en jævn VSV.-lig brise ud for Sælvig bro. Der styredes ind mod denne, idet en hvid prik holdtes om bb. Kort før den hvide prik passeredes, tog L. grunden, sattes derefter længere ind af søen og blev stående. Kl. ca. 16<sup>00</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp. En senere undersøgelse viste, at den hvide prik var anbragt ca. 10 m for Ø.-ligt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den fejlagtige anbringelse af den nævnte hvide prik.

262. M/Fg. LUNDEBORG af Lohals, 59 B. R. T. Bygget 1932 af stål.

a) På rejse fra Lohals til Lundeberg med passagerer og stykgods.

*Grundstødt* d.  $\frac{1}{2}$  50 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d.  $\frac{26}{4}$  50.

Kl. ca. 9<sup>00</sup>, da L. under en frisk SØ.-lig brise var under indsejling til Lundeberg havn, mistede færgen styringen og tog grunden ca. 15 m fra molehovedet. Kl. 16<sup>00</sup> kom L. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes lavvande.

b) *Kæntret og sunket* d.  $\frac{21}{11}$  50 i Lohals havn.

Søforklaring i Rudkøbing d.  $\frac{6}{12}$  50 og d.  $\frac{13}{3}$  51.

Kl. ca. 13<sup>30</sup> lagde L. til med agterstavnen i færgeløjet i Lohals havn. Om bord befandt sig foruden nogle få passagerer følgende vogne, der var bakket om bord over agterstavnen: Midtskibs om stb. 2 lastvogne, begge lastet med skærver og hver vejende 6300 kg brutto. Forrest om bb. 1 lastvogn lastet med hønsefoder vejende 6300 kg brutto, dernæst en tom varevogn på 1325 kg egenvægt og agterst en lastvogn med påhangsvogn, begge lastet med skærver og tilsammen vejende 12050 kg brutto. Ved bilernes ilandsættelse kørte lastvognen med påhængsvogn i bb.s side først i land, og en medhjælper, der hjalp med til at dirigere bilerne, skulle dernæst vinke de 2 forreste biler om bb. hen midtskibs for at opnå en passende modvægt med de 2 i stb.s side stående biler. Medhjælperen undlod imidlertid at kalde disse 2 biler frem, og da den første bil var kørt fra borde, krængede færgen stærkt stb. over, bordfyldtes og sank. L. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes den uheldige fremgangsmåde ved ilandsætningen af bilerne.

263. Ff. LYNGBY af Thyborøn, 18 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

*Grundstødt* d.  $\frac{24}{3}$  50 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{28}{3}$  50.

D.  $\frac{23}{3}$  afsejlede L. fra en fiskeplads ca. 74 sm. V.t.N.  $\frac{1}{4}$  N. for Thyborøn. Der styredes Ø.t. S.  $\frac{1}{2}$  S., og det var tæt tåge. D.  $\frac{24}{3}$ , da der var udsejlet en distance af ca. 65 sm., loddedes 10 fv., og 5 minutter senere loddedes 10 $\frac{1}{2}$  fv. 5 minutter senere tog L. grunden S. for højde 39 ved Langerhuse og blev stående. Fartøjet kom samme dag flot ved fremmed hjælp.

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



264. M/S LÆSØ af Vesterø, 160 B. R. T. Bygget 1928/47 af stål. På rejse fra Vesterø til Frederikshavn med post og passagerer.

*Kollideret* d.  $16/1$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $21/1$  50.

Kl.  $9^{31}$  passerede L. under en frisk V.-lig brise ydermoleerne. Omtrent samtidig sås et skib, der senere viste sig at være trawler »Nordkap« af Bremerhafnen, komme ud fra Østre Inderhavn. Motoren, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem og umiddelbart derefter halv kraft bak. N. sås passere tæt rundt den nordre indermole, og da der syntes fare for et sammenstød, blev motoren beordret fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med luftfløjten; men umiddelbart efter tørnede N. med bb.s anker imod L.s stævn, hvorved der fremkom lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

265. M/S MAAGEN af Hammerhavnen, 234 B. R. T. Bygget 1920/45 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d.  $19/5$  50 ved Kyndbyværket.

Politirapport dat.  $19/5$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $22/5$  50.

Kl.  $21^{15}$ , da M. lå fortøjet ved en under bygning værende stenmole og lossede sten ved hjælp af skibets lossegrejer, skulle grabben, der netop var tømt ud over skibssiden, hives op. Her under kom lossewiren i bekneb i det faste lossehjul på nokken af bommen, således at bommen blev toppet, og grabben kom i svingninger. Straks efter sprængtes losseløberen, og grabben faldt ned og ramte skibsfører Frederik Olsen af Gentofte, der betjente spillet, hvorved han kom i klemme under grabben. Efter at den pågældende var befriet, blev han i en tilkaldt ambulance ført til Frederikssund sygehus, men ved ankomsten hertil var han død.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

266. Ff. MAAGEN af Thorøhuse. 10 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

*Kollideret* d.  $10/12$  50 i Lillebælt.

Søforklaring i Assens d.  $19/12$  50.

Kl. ca.  $7^{30}$  kastede M. under en svag S.-lig brise med dis los fra sin fortøjningspæl ved Thorøhuse og stod med langsom fart ud af sejlrenden. Straks efter sås Ff. »Uffe« af Thorøhuse komme ud i sejlrenden fra sin fortøjningspæl. M.s skrue blev straks koblet fra, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod U.s bb.s side, som knustes.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. ca.  $7^{30}$  under en svag brise med dis og stærk N.-gående strøm kastede los fra sin fortøjningspæl for at gå ud af havnen. Da fartøjet var kommet ud i sejlrenden og lå næsten tværs på denne, sås M. om bb. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført, hvorved U.s bb.s side blev knust. Efter kollisionen blev U. sat på grund.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man i begge fartøjer har misforstået det andet fartøjs manøvrer.

267. M/Gl. M. A. FLYVBJERG af Hirtshals. 87 B. R. T. Bygget 1911 af eg og bøg. På rejse fra Hasle til Vejle med klinker.

*Rørt grunden* d.  $16/3$  50 ved Sjællands N.-kyst; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $25/3$  50. Søforklaring i Middelfart d.  $29/3$  50.

Kl.  $12^{30}$  passerede M. A. F. under en opfriskende SØ-lig kuling med aftagende sigtbarhed Hesselø. Kl.  $13^{00}$  ændredes kursen til S. t. V.  $1/2$  V. for at søge læ i Isefjorden. Kl.  $14^{00}$  ændredes kursen til S. Kl.  $15^{00}$  kom landet ved Klintefjerg i sigte, hvorefter motoren sattes på halv kraft frem, og kursen ændredes til Ø. Ca.  $1/2$  time senere, da loddet var ved at blive gjort klart, mærkedes flere stød i skibet. Roret lagdes straks hårdt bb., og der styredes derpå NV. Pejlinger viste, at skibet havde fået en mindre lækage. Kl.  $15^{30}$  sås den røde 3-kost ved Grønne Revle tværs om bb., og der søgtes nødhavn i Hundested.

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

268. M/Jt. MAGDA af Marstal, 70 B R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Rostock til Rudkøbing med briketter.

*Grundstødt* d.  $3/12$  50 ved Sjællands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $6/12$  50. Søforklaring i Rudkøbing d.  $8/12$  50.

Kl. ca.  $20^{00}$  passerede M. Storstrømsbroen under en SV.-lig brise med diset vejr og Ø.-gående strøm, hvorefter kursen sattes godt klar af den røde 1-kost ved Masnedø Kalv. Kort efter tog skibet grunden på Kalverev og blev stående. D.  $6/12$  kl. ca.  $8^{00}$  kom M. flot ved egen hjælp, efter at ca. 25 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

269. M/Jt. MAJA af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1907 af eg, bøg og fyr.

*Sprunget læk* d.  $3/6$  50 i Skovshoved havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $14/6$  50. Søforhør i Rønne d.  $21/2$  51.

D.  $\frac{3}{6}$  sattes motoren i gang kort før afgang. Regulatorklodserne kom nu i bekneb, og motoren løb løbsk. Før motoren blev standset, havde rystelserne fra motoren slået M. læk. Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

270. Ff. MAJA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1929. På rejse fra fiskeri til Skagen.  
*Kollideret* d.  $\frac{4}{12}$  50 i Skagen havn.  
 Søforklaring i Skagen d.  $\frac{21}{12}$  50.  
 Se nr. 184.

271. M/S MALENE SCAN af København, 242 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Kolobrzeg til Nykøbing F. med kul.  
*Grundstødt* d.  $\frac{22}{1}$  50 i Smaalandsfarvandet.  
 Søforklaring og søforhør i Korsør d.  $\frac{9}{2}$  50.  
 Kl. ca. 9<sup>15</sup> passerede M. S. med nedsat fart i tåge og med V.-gående strøm Bogø fyr. Kl. 9<sup>40</sup> tog skibet grunden på Farø Jord. D.  $\frac{26}{1}$  kom M. S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

272. Ff. MAN af Sæby, 17 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med levende fisk.  
*Kæntret og strandet* d.  $\frac{25}{7}$  50 ved Jyllands V.-kyst.  
 Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{1}{8}$  50.  
 Kl. ca. 5.15, da M. med svigtet storsejl og for moderat motorkraft under en VNV.lig kuling med høj sø og indgående strøm befandt sig i indløbet til Thyborøn Kanal, rammes fartøjet af en forkeret sø og kæntrede. Besætningen — 3 mand — klamrede sig fast til fartøjets opadvendende bb.s side og drev med fartøjet, indtil det efter ca. 1 times forløb strandede ved den S.-lige hofde på Agger Tange, hvorefter de vadede i land. M. er senere blevet bragt flot.  
 Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes den høje og brydende sø.

273. M/GI. MANØ af Lohals, 40 B. R. T. Bygget 1874/1902 af eg. På rejse fra Hammerhavnen til Svendborg med sten.  
*Grundstødt og forlist* d.  $\frac{3}{11}$  50 ved Møns S.-kyst.  
 Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.  $\frac{4}{11}$  50. Strandingsindberetning dat.  $\frac{6}{11}$  50. Forlisansmeldelse dat. Lohals d.  $\frac{9}{1}$  51.  
 Kl. ca. 2<sup>00</sup> passerede M. Tolgedyb lys- og fløjtetønde på 54°50'6" N. 12°14'4" Ø., hvorefter der holdtes ind gennem den gravede rende over Tolkebarren med Lægehuk røde ledefyr overet forude. Det blæste en frisk SØ.-lig brise med høj sø og V.-gående strøm. Det grønne bagfyr i Tolgedyb ledefyrlinie sås om bb., medens forfyret ikke sås. Umiddelbart efter tog M. grunden på Ny-Tolk og blev stående og arbejdede hårdt i grunden. Kl. ca. 8<sup>00</sup> blev besætningen — 2 mand — optaget af en bjergningsdamper. Skibet er senere blevet vrug.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at det grønne forfyr i Tolgedyb ledefyrlinie var slukket.

274. Ff. MAREN KATHRINE af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1930 af eg og fyr.  
*Kollideret* d.  $\frac{24}{11}$  50 i Skagen havn.  
 Søforklaring i Skagen d.  $\frac{7}{12}$  50.  
 Se nr. 189 a.

275. S/S MARGRETE af København, 1202 B. R. T. Bygget 1917 af stål.  
 a) *Påsejlet* d.  $\frac{15}{2}$  50 på floden Humber.  
 Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat.  $\frac{16}{2}$  50.  
 Kl. 8<sup>50</sup>, da M. i stille klart vejr lå til ankers ud for Alexandra Dock og førte forskriftmæssige ankerlanterner, blev skibet påsejlet af svensk S/S »Fogda«. Ved kollisionen fik M. lettere ovenbords skade.

b) På rejse fra Amsterdam til Goole.  
*Kollideret* d.  $\frac{29}{7}$  50 på floden Humber.  
 Søforklaring og søforhør i Vejle d.  $\frac{4}{11}$  50.  
 Kl. 4<sup>40</sup> lettede M. fra en ankerplads på Hull red og fortsatte med lods om bord op ad Humberfloden. Nogen tid efter, at Lower Whitton fyrskib var passeret, sås agterude et indhentende skib, der senere viste sig at være S/S »Theodor« af Lübeck. Efter at Upper Whitton fyrskib var passeret, løb der en hård tværgående strøm, der satte M. stb. over og bøjen Float 3 holdtes derfor godt klar om stb. forude. Kort efter, da bøjen skulle passeres, havde T. næsten indhentet M., hvorfra der blev afgivet 2 korte toner med dampfløjten samtidig med, at der drejedes lidt til bb. Da T. stadig kom nærmere og forsøgte at overhale på N.s bb.s side, blev der fra M. påny afgivet 2 korte toner. Kl. 5<sup>53</sup>, da bøjen var tværs om stb., blev roret lagt hårdt stb. og maskinen beordret fuld kraft bak, men omtrent samtidig, kl. 5<sup>54</sup>, tørnede M. med bb.s side af stævnen mod T.s stb.s side agten for midtskibs. Ved kollisionen blev M.s stævn stærkt beskadiget.  
 Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

276. Ff. MARGRETHE af Asaa, 3 B. R. T. Bygget 1922. På fisken i Kattegat. *Tørnet undervandshindring og grundstødt* d.  $23/3$  50 ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*. Søforhør i Sæby d.  $3/4$  50.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da M. under en jævn SØ.-lig brise befandt sig ud for Melholt ca. 300 m fra land. fik trawlet hold. Under arbejdet med at få redskabet klar, tørnede M. med agterenden mod en undersøisk hindring, hvorved roret beskadigedes, så fartøjet ikke længere lystrede roret. M. drev nu ind mod land og tog grunden ca. 1 km S. for Melholt og blev stående. Kl. 18<sup>00</sup> forlod besætningen — 2 mand — M., som senere er blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

277. M/Gl. MARGRETHE af Fur, 72 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Oslo til Skien med Kupolovnsmasse.

*Grundstødt* d.  $27/8$  50 på Skien Fjord.

Søforklaring i Aalborg d.  $28/9$  50.

Kl. 15<sup>00</sup> afsejlede M. fra Porsgrunn. Strømmen var hård modgående. Kl. ca. 16<sup>00</sup> stoppede motoren pludselig, hvorefter skibet gik i drift med strømmen. Herunder tørnede M. en sten. Efter ca. 5 minutter forløb blev motoren atter startet, og rejsen fortsattes. M. havde tilsvneladende ingen skade taget ved grundstødningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

278. Ff. MARIANNE af Frederikshavn. På rejse fra Kolding Fjord til muslingefiskeri i Flensborg Fjord.

*Grundstødt* d.  $6/12$  50 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $12/12$  50.

Kl. 22<sup>30</sup> grundstødte M. i Aalborg Bugt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

279. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Storugns til Nakskov med kalksten.

*Grundstødt* d.  $8/4$  50 ved Lollands Y.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $11/4$  50. Søforklaring i Nakskov d.  $11/4$  50.

Kl. 15<sup>00</sup> grundstødte M. B. under en frisk SV.-lig brise med diset vejr og indgående strøm ca. 5 m N. for midtfarvandsprikken S. for Søndernæs på Enehøj. D.  $10/4$  kl. ca. 12<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 30 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkingen.

280. M/S MARIE MAGDALENE af Bremen, 308 B. R. T. På rejse fra Nørresundby til Hamburg med kisaske.

*Grundstødt* d.  $3/12$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $3/12$  50.

Kl. ca. 8<sup>00</sup> grundstødte M.M. under en jævn SV.-lig brise med hård Ø.-gående strøm på Ø.-siden af Vejdyb. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

281. Ff. MARITANA af Knopper, 20 B. R. T. Bygget af eg og bøg. På rejse til fiskeplads i Østersøen.

*En mand forsvundet* d.  $20/10$  50 i Østersøen.

Søforklaring i Lemvig d.  $28/12$  50.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da M., der gik for halv kraft, under en jævn SV.-lig brise med ringe sø og klart vejr, befandt sig ca. 150 Sm. NØ. t. Ø. af Bornholm, sås fisker Niels Marinus Christian Jensen Toft gå agterud om Styrbord. Ca. 10 minutter efter opdagedes det, at den pågældende var forsvundet. M. blev lagt på modsat kurs. og en undersøgelse. hvori deltog 2 andre fiskefartøjer. iværksattes. Efter ca. 2 timers forløb opgaves eftersøgningen.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord og druknet.

282. M S MARKAP af Delfzijl, 190 B. R. T. På rejse fra Menstad til Roskilde med Kalksalpeter.

*Grundstødt* d.  $13/3$  50 ved Sjællands N -kyst.

Strandingsindberetning dat.  $16/3$  50.

Under højvande grundstødte M. ved Eskilsø i Roskilde fjord og blev stående. Skibet er senere kommet flot, efter at ca. 135 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mangler ved skibets søkort.

283. M/Sk. MARTHA af Middelfart, 52 B. R. T. Bygget 1899 af eg og fyr. På rejse fra Kalundborg til Grenaa med superfosfat.

*Havareret* d.  $6/1$  50 i Kattegat.

Søforklaring i Grenaa d.  $12/1$  50.

Kl. ca.  $9^{30}$  da M. under en hård ØSØ.-lig kuling med snefald befandt sig lidt NØ. for Grenå, revnede storsejlet, og et stykke af sejlet blæste ud og kom i skruen, hvorved motoren stoppede. M. blev ankre op for begge ankre, men arbejdede så hårdt i søen og tog så meget vand over, at der afgaves nødsignal. Signalerne blev ikke observeret, og kl.  $14^{30}$  sprængtes med korte mellemrum begge ankerkæder. Skruen var imidlertid klar, og det lykkedes M. at nå ind til Grenå havn ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

284. Ff. MARY af Neksø, 19 B. R. T. Bygget 1943. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Burgsvik, Gotland, med fisk.

*Grundstødt* d.  $5/11$  50 ved Ølands Ø.-kyst.

Søforklaring i Neksø d.  $9/11$  50.

Kl. ca.  $18^{00}$ , da M under en hård NNØ.-lig kuling med usigtbart vejr efter bestikket skulle være ved Gotlands S.-lige del, sås et fyr, der viste hvidt blink, og som antoges for at være Hoburg fyr. Da fyrkarakteren på grund af vejrforholdene ikke med sikkerhed kunne bestemmes, blev der taget lodskud, hvorved der loddedes 15 favne vand. Sejladningen fortsattes i ca. 15 minutter, hvorefter der skulle loddet påny. Motoren stoppedes, men umiddelbart efter tog M. grunden og blev stående ud for Kappeludden fyr. D.  $6/11$  kom M. flot ved fremmed hjælp.

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

285. M/Gl. MARY ANN af Tuborg Havn, 99 B. R. T. Bygget 1925/42/46 af stål. På rejse fra Gdynia til København med stålplader.

*Forlist* i januar 1950 i Østersøen; 4 omkomne.

Søforhør i København d.  $18/1$  50. Forlisanmeldelse dat. Hellerup d.  $31/3$  50.

D.  $3/1$  kl.  $12^{00}$  afsejlede M. A. fra Gdynia. Da skibet ikke kom frem til sit bestemmelsessted, iværksattes en eftersøgning. D.  $13/1$  fandtes i Skarviken ved Abbekås V. for Ystad en hvidmalet redningskrans mærket MARY-ANN-OU-KJ. D.  $14/1$  bjergedes M.A.s redningsbåd ca. 10 sm. SØ. for Arnager, og forskelligt vraggods hidrørende fra skibet fandtes S. og V. for Bornholm. Skibet må herefter antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Karl Otto Stegmann af Marstal, bedstemand Lars Viggo Hansen af Uggerløse pr. Holbæk, ungmand Edvard Christian Vilhelm Rasmussen af Løve og dreng Carl Weber Møller af Aarhus.

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

286. M/S MARY JENSEN af Nørresundby, 595 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

a) *Tørnet grunden* d.  $25/2$  50 i Oporto havn.

Søforklaring i Oporto d.  $27/2$  50.

Kl.  $3^{05}$ , da M.J. lå opankret for begge ankre i Oporto havn og med varpanker sat agter og 2 fortrosser og 1 agtertrøse fastgjort i land, opdagedes det, at skibet under en orkanagtig byge var kommet i drift ind mod kajen. Der mærkedes nogle stød i bunden af skibet. Besætningen purrede ud, og motoren beordredes klar. Det forsøgtes at hale M.J. ud fra kajen ved at hive på varpankret; men ankret blev halet ind mod skibet. Der rekvireredes derefter slæbebåd, der kl.  $7^{00}$  bugserede M.J. ud fra kajen, hvorefter der blev sat 2 varpankre. En undersøgelse viste, at M.J. tilsyneladende ikke havde taget skade.

b) På rejse fra Oporto til Antwerpen med stykgods.

*Motorhavari* d.  $1/4$  50 i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Middelfart d.  $24/4$  50.

Kl. ca.  $16^{15}$  blev motoren stoppet, efter at det var opdaget, at brændolie og smørelie blandedes i hovedmotoren. Da skaden ikke kunne udbedres, søgtes for nedsat fart nødhavn i La Coruna, hvor det viste sig, at brændoliefødepumpens reduktionsventil var forstoppet af rust og slam.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes forurening af en omløbs ventil i en brændoliefødepumpe.

c) På rejse fra Rotterdam til Odense med kul.

*Motorhavari* d.  $19/5$  50 på Neuwe Waterweg; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Odense d.  $5/6$  50.

Kl.  $14^{15}$ , da M. J. befandt sig på Neuwe Waterweg ud for Maasluis havn, stoppede motoren pludselig, hvorfor skibet blev opankret. En undersøgelse viste, at kæden til motorens kamaksel var sprængt og var kommet i bekneb under krumtapakslens kædehjul. Kl.  $15^{30}$  blev M. J. slæbt ind til Maasluis havn for reparation.

d) På rejse fra Sørnæs til Ballina.

*Motorhavari* d.  $18/6$  50 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforhør i København d.  $22/6$  50.

Kl. 17<sup>12</sup>, da Hammerodde fyr havdes i rv. 160°, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at kæden, der trækker knastakslen, var knust på flere steder. Da kæden ikke kunne repareres om bord, rekvireredes bugserassistente over Lyngby Radio. D. 19/6 kl. 11<sup>50</sup> blev M. J. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til København, hvortil skibene ankom d. 20/6 kl. 10<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes en skjult skade ved et af kædeleddene.

e) På rejse fra Sørnæs til Ballina med træ.

*Grundstødt* d. 12/7 50 ved Islands NV.-kyst.

Søforklaring i Nørresundby d. 23/8 50.

K.l. 16<sup>55</sup>, da M. J., der havde lods om bord, under en svag S-lig luftning med støvregn og rolig sø befandt sig over barren ved indsejlingen til River Moy, grundstødte skibet ved bøje nr. 2. Kl. 17<sup>10</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den ringe dybde på barren.

287. S/S METTE SKOU af København, 1909 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

*Brand om bord* d. 7/6—8/6 50 i Sfax havn.

Søforklaring i Sfax d. 10/6, 50 Søforhør i København d. 21/6 50.

Kl. 22<sup>30</sup>, da M.S. lå fortøjet med bb.s side til kajen, udbrød der brand i den underste del af dækslasten, der bestod af espartogræs, forude om stb. Skibets slukkemidler blev straks bragt i virksomhed, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Det blæste en frisk brise ind på stb.s bov. For bedre at komme til ilden blev en del af dækslasten kastet over bord. D. 8/7 kl. ca. 0<sup>00</sup> brød ilden ud i dækslasten over 3-lugen om stb. Kl. ca. 1<sup>00</sup> havde ilden bredt sig så meget, at besætningen og brandvæsenet måtte forlade skibet. Kl. ca. 2<sup>00</sup> var bro og styrehus brændt og agtermast og -bom faldet ned. Kl. ca. 7<sup>10</sup> blev M. S. slæbt ud på reden, hvor skibet opankredes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

288. M/Gl. MITA af Djursvik, 64 B. R. T. Bygget 1903. På rejse fra Graasten til Køge i ballast.

*Grundstødt* d. 20/10 50 ved Als.

Strandingsindberetning dat. 20/10 50. Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. 30/10 50.

Kl. 0<sup>45</sup> grundstødte M. under en SV.-lig kuling med regnbyger på Flejmosse Sand ved Kegnæs. D. 24/10 kom M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning i forbindelse med usigtbart vejr.

289. M/S MOGENS S. af Svendborg, 383 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Antwerpen til Fowey i ballast.

*Motorhavari* d. 16/3 50 Kanalen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra Ministry of Transport, London, dat. 20/3 50. Søforhør i København d. 18/11 50.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da M. S. under en jævn SSV.-lig brise med fint, klart vejr lettede fra en ankerplads ud for Beachy Head. brækkede kamakslen, hvorfor det besluttedes at søge nødhavn for reparation. D. 19/3 kl. ca. 12<sup>00</sup> ankom skibet til Ramsgate.

290. M/S MORELIA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Singapore til Koksichang.

*Mistet skruerblad* d. 25/7 50 i Det kinesiske Hav.

Søforklaring i Manila d. 11/8 50.

Kl. 16<sup>10</sup>, da M. under en let SØ.-lig brise befandt sig i det kinesiske hav på 6°01'0 N. 103°12'5 Ø., mærkedes meget kraftige rystelser i hele skibet. Motoren beordredes stoppet, hvorefter rystelserne ophørte. kl. 16<sup>12</sup> blev motoren beordret fuld kraft frem, men da rystelserne påny begyndte, beordredes motoren kl. 16<sup>13</sup> langsomt frem, og rystelserne ophørte. Kl. 16<sup>24</sup> stoppedes motoren, og da det antoges, at et af skruerbladene var blevet beskadiget, sattes motorbåden i vandet, hvorefter det konstateredes, at ca. 3/4 af det ene skruerblad manglede. Kl. 17<sup>22</sup> fortsattes rejsen for langsom motor.

291. Ff. MORSØ af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bøg.

*Brand om bord* d. 2/10 50 i Esbjerg; *2 mand kommet til skade*.

Politirapport dat. 2/10 50. Rapport fra statens skibslilsyn dat. 21/10 50.

Kl. ca. 10, da M. lå fortøjet i Esbjerg Fiskerihavn, skulle motoren startes. Til drift af blæselamperne til opvarmning af motorens glødehoveder anvendtes gas fra en gasflaske i motorrummet. Umiddelbart efter at motoren var startet, sås ved blæselampen på forreste cylinder en flamme, der forplantede sig ned til dørken, og i løbet af et øjeblik stod hele bunden af motorrummet i flammer. Motoren stoppedes, og de tre personer, der befandt sig i motorrummet, reddede sig op på dækket. 2 af disse, der var blevet stærkt forbrændt, blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet. Branden blev slukket af brandvæsenet fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en uforsvarlig installation i motorrummet af en gasflaske til kogning m. m.

292. M/GI. NAUTA af Svendborg, 83 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Aalborg til København med cement.

*Grundstødt* d.  $22/3$  50 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat.  $22/3$  50. Søforhør i København d.  $25/3$  50.

Kl. 0<sup>10</sup> passerede N. tæt forbi lysbøjen på 56°24'1" N. 11°16'7" Ø. Kort efter blev det tæt tåge. Kl. 3<sup>25</sup>, da skibet efter bestikket skulle befinde sig ved lysbøjen på 56°09'0" N. 11°34'3" Ø., ændredes kursen mod Ø. Kl. 5<sup>00</sup> tog N. grunden ved SV.-siden af Hesselø. Kl. 15<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, efter at ca. 22 tons af ladningen var kastet over bord.

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

293. Ff. NEPTUN af Ringkøbing, 7 B. R. T. Bygget 1916 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Forlist* i april 1950 i Nordsøen; 2 *omkomne*.

Søforhør i Ringkøbing d.  $28/6$  50.

D.  $20/4$  afsejlede N. fra Hvide Sande for at gå på fiskeri langs kysten. D.  $21/4$  kl. ca. 14 sås N. sejlede på S.-lig kurs ud for Vejrs. D.  $26/4$  savnedes N., og en eftersøgning iværksattes. I de følgende dage drev et navnebræt, dele af styrehuset og andet vraggods fra N. i land på Vejrs strand eller fandtes drivende til søs, og d.  $16/5$  og  $25/5$  drev ligene af de 2 ombordværende fiskere i land ved Blåvand og Vejrs.

Anm.1. De omkomne var: fiskeskipper Karl Sørensen og fisker Niels Johannes Jensen, begge af Ringkøbing.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes en mineeksplosion.

294. S/S NIELS WINTHER af Fanø, 2245 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Gdansk til Aalborg med kulstøv.

*Grundstødt* d.  $31/12$  50 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat.  $31/12$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $5/1$  51.

Kl. 0<sup>20</sup> passerede N.W. under en frisk SV.-lig brise med snetykning og hård N.-gående strøm lystønden på 55°39'5" N. 12°41'3" Ø. tæt om bb. Herfra styredes rv. 359°. Kl. 0<sup>30</sup> tog skibet grunden på Ø.-siden af Middelgrunden på 41'5" N. 12°40'8" Ø. og blev stående. D.  $2/1$  51 kl. 14<sup>30</sup> kom N.W. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 375 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge samt unkladelse af at benytte radiopejleren.

295. M S NIKE af Gøteborg, 8558 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Stockholm med brændselsolie.

*Grundstødt* d.  $4/2$  50 ved Amager.

Strandingsindberetning dat.  $4/2$  50.

Kl. 8<sup>16</sup> grundstødte N. ved Søndre Røse.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strøm i forbindelse med lavvande.

296. S/S NIKOBAR af København, 7715 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra San Francisco til Stockton med stykgods.

*Tørnet bøje* d.  $27/4$  50 på San Joaquin River.

Søforklaring i San Francisco d.  $28/4$  50.

Kl. 0<sup>15</sup>, da N., der havde lods om bord, under en V.-lig kuling befandt sig ved Webb Pt., lagdes roret hårdt stb. N. sattes imidlertid af vind og strøm østover, og umiddelbart efter tørnede skibet bøje nr. 23 med bb.s side midtskibs. Roret lagdes hårdt bb., men kort efter tørnede skruer og ror imod bøjen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

297. Ff. NINNA af Glyngøre, 20 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Thyborøn til Hvide Sande.

*Kollideret* d.  $20/4$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d.  $27/4$  50.

Se nr. 151.

298. M/S NORA af Bremen, 225 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Aalborg med jern.

*Grundstødt* d.  $17/10$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $17/10$  50.

Kl. 1<sup>30</sup> grundstødte N. under en jævn SV.-lig brise med diset vejr og udgående strøm ved S.-siden af Limfjorden SV. for Hals havn. N. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet kom for nær til S. siden af fjorden, da der skulle ankres.

299. S/S NORCO af Svendborg, 1398 B. R. T. Bygget 1917 af stål På rejse fra Danzig til Kristiansand med kul.

*Grundstødt* d.  $28/1$  50 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Kristiansand d.  $\frac{1}{2}$  50 og i Frederikshavn d.  $\frac{24}{2}$  50.

Kl. 17<sup>45</sup> passerede N. Smygehuk fyr. Samtidig pejledes Trelleborg molefyr, men pejlingen udsattes fejlagtigt i søkortet fra positionen for Trelleborg fyr og Smygehuk fyr, hvorved afstanden fra Smygehuk bestemtes til 2,8 sm. Kursen ændredes derefter til V. t. N.  $\frac{1}{4}$  N. Samtidig sås forude et fyr, der antoges for lystønden S. for Kullagrund, men som senere viste sig at være Trelleborg fyr. Kl. 18<sup>05</sup> mærkedes et svagt stød i skibet. Roret blev straks lagt hårdt bb. og maskinen beordret fuld kraft bak og derefter langsomt frem. N. svingede villigt bb. over, men kort efter tog skibet atter grunden og blev stående på Kullagrund. D.  $\frac{29}{1}$  kom N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at ca. 80 tons af ladningen var kastet over bord.

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

300. S/S NORDBORG af København, 2000 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{1}{2}$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $\frac{1}{2}$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{5}{2}$  50.

Kl. ca. 16<sup>30</sup>, medens N. lå fortøjet ved Islands Brygge, var en daglønsarbejder beskæftiget med at stoppe hangeren til bom nr. 4 om stb. af, medens hangertaljens løber blev flyttet fra en pullert til spilkoppen. Herunder skrænsede hangeren i stopperen, og den pågældendes højre ben, der var anbragt i en bugt af wiren, blev trukket hen til fodblokken og brækkede. Den tilskadekomne blev i en ambulance bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

301. M/S NORDBY af Nordby Fanø, 144 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Esbjerg til Nordby Fanø med passagerer.

*Kollideret* d.  $\frac{1}{3}$  50 i Esbjerg havn.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{21}{3}$  50.

Kl. 15<sup>10</sup> afsejlede N. i tæt tåge fra færgelejet i Esbjerg med motoren gående langsomt frem. og samtidig afgaves tågesignal. Da færgen var ud for duc d'albe nr. 2, afgaves atter tågesignal. Ca.  $\frac{3}{4}$  minut senere sås gennem tågen en trosse forude om bb., og umiddelbart efter sås ret forude et fartøj, der senere viste sig at være Ff. »Sterna« af Esbjerg, som blev bugseret af et andet fartøj. Motoren beordredes straks fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med luftfløjten. Umiddelbart efter tørnede N. med stævnen mod S.s stævn, som blev stærkt beskadiget.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår det, at kort efter, at S., der var under bugsering af tankbåd »Veritas 21«, i tåge for indgående havde passeret tæt om det S.-lige molehoved ved indsejlingen til Færgenhavn, hørtes en kort tone fra N. V. 21 drejede stb. over, og farten øgedes, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at V. 21s sirene var i uorden.

302. M/S NORDKAP af København, 4642 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Lissabon til Leixoes med stykgods.

*Brand om bord* d.  $\frac{29}{10}$  50 ved Portugals V.-kyst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Lissabon d.  $\frac{2}{11}$  50.

Kl. 10<sup>00</sup> afsejlede N. fra Lissabon. Kl. 11<sup>00</sup> opdagedes det, al røg og flammer slog op gennem 4- og 5-lugerne. Motorerne blev straks stoppet, og ventilationsåbningerne til alle lastrum undtagen lastrum nr. 5, hvor branden bekæmpedes med vand, blev tilstoppet. Da branden havde en voldsom karakter, sattes nødsignal, og det besluttedes at sejle tilbage til Lissabon, hvor der noget senere ankredes på reden. Da det konstateredes, at det brændte kraftigt i underlast nr. 4, hvor ladningen bestod af hamp, oliekgær og piassava, fyldtes lastrummet med vand. Kl. 23<sup>00</sup> var branden under kontrol. Ved branden beskadigedes en del af ladningen af ild og vand, og lugedæksler, presenninger, lastrubber og kornskodder på mellemdækket brændte.

303. M/S NORDSHELL af København, 157 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra København til Rotterdam.

*Kollideret* d.  $\frac{5}{2}$  50 ved Hollands N.-kyst.

Søforklaring i Emden d.  $\frac{8}{2}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{25}{2}$  50.

Kl. ca. 13<sup>20</sup>, da N. under en stiv SV.-lig kuling befandt sig i munden af Emsfloden styrende ØSØ. ind mod Borkum, passeredes S/S »Stanclieve« af London, der var ved at lette anker, hvorefter S. styrede op ad floden. Kl. 13<sup>30</sup> blev N. påsejlet af S., der ramte skibet ca. 5 m foran for halvdækket om bb. under en vinkel på ca. 30°. Ved kollisionen led N. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

304. Ff. NORDSTEINUR af Thorshavn, 72 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På fiskeri i Davis Strædet.

*Grundstødt og forlist* d.  $\frac{29}{8}$  50 ved Grønlands V.-kyst.

Søforhør i Færingehavn d.  $\frac{2}{9}$  50.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da N., der gik med langsom fart, i stille vejr med dønning befandt sig umiddelbart V. for Marrakhalvøen ved Sermilikfjordens munding, tog skibet grunden og blev stående. Da N.

lagde sig over på siden og begyndte at tage vand ind, blev redningsbåden sat på vandet, hvorefter besætningen — 13 mand — gik fra borde og roede i land. Kort efter sank N.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes ukendskab til farvandet.

305. Ff. NORDSØEN af Østerby, Læsø, 17 B. R. T. Bygget 1907.

*Kollideret* d.  $\frac{31}{3}$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d.  $\frac{14}{4}$  50.

Kl. ca. 15<sup>15</sup>, da N., der var afsejlet fra auktionshallen for at gå til Toldbodbassinet, befandt sig ud for skibsværftet, sås lodsbåd nr. 28 ret forude i kort afstand. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter tørnede N. mod lodsbåden, der blev en del beskadiget.

Af den af lodsbådens fører afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå stille ca. 30 m SØ. for Kvasekajen med stævnen i SØ.-lig retning, sås N. nærme sig med stor fart på SV.-lig kurs, og kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at fiskefartøjet, der havde lods-båden tværs eller foran for tværs om stb., ikke har overholdt sin vigepligt og dels, at lodsbåden undlod at foretage sig noget for at hindre en kollision.

306. Ff. NORDVEST af Skagen, 17 B. R. T. Bygget 1914. På fiskeri i Skagerrak.

*Sprunget læk og sunket* d.  $\frac{24}{1}$  50 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d.  $\frac{2}{2}$  50.

Kl. 16<sup>00</sup>, da N. under fiskeri befandt sig ca. 11 sm. NNV. for Skagen Rev, svigtede koblingen, og motoren løb løbsk. Ca. 15 minutter senere opdagedes det, at fartøjet var læk. Da fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumpning, blev det af et tilkaldt fiskefartøj slæbt ind på grundet vand og opankret. Det forsøgtes nu med assistance fra et andet fiskefartøj, som fortøjedes langs siden af N., at holde fartøjet flydende, men vandet steg stadig, og fortøjningerne måtte kastes los. N., der i mellemtiden var gået i drift mod NV., sank senere i 21 favne vand.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet sig læk under motorens rystelser, da koblingen svigtede.

307. M/S NORDVEST af København, 4799 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

a) På rejse fra Antwerpen til Rotterdam.

*Kollideret* d.  $\frac{7}{3}$  på floden Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d.  $\frac{13}{3}$  og  $\frac{14}{3}$  50. Søforhør i København d.  $\frac{21}{3}$  50.

Se nr. 209.

b) *En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{9}{8}$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $\frac{9}{8}$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{10}{8}$  50.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, da N. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede teaktræ, var en havnearbejder på vej fra hoveddæk til mellemdæk ad en i I-lugens agterkant ophængt stormlejder. Da den pågældende skulle træde fra stormlejderen ind på mellemdækket, mistede han fodfæstet og styrtede ned på det i underlasten liggende teaktræ — et fald på 6—7 meter —, hvorved han pådrog sig et brud på venstre skinneben. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

308. M/Jt. NORMA af Egersund, 20 B. R. T. Bygget 1870 af eg og fyr. På rejse fra Flensborg til Koldby Kaas med kul.

*Sprunget læk* d.  $\frac{3}{8}$  50 i Flensborg havn.

Søforklaring i Graasten d.  $\frac{15}{8}$  50.

Ved afsejlingen fra Flensborg viste det sig, at bundventilen lækkede. Bundventilen blev kilet fast under bundstokkene, hvorefter fartøjet afsejlede via Egersund til Sønderborg, hvor ladingen blev oplosset, og fartøjet kom på bedding. En undersøgelse viste da, at bundventilens 4 bolte, der var af stål, alle var tæret over.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at der var anvendt stålbolte i en metalventil i ledende forbindelse med søvand.

309. S/S NYPUBERG af Midvåg, 312 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Bjørneøen til Thorshavn.

*Grundstødt* d.  $\frac{23}{8}$  50 ved Strøms SØ.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d.  $\frac{24}{8}$  50.

Kl. ca. 20<sup>55</sup> grundstødte N., der gik med langsom fart, i tæt tåge ved Glyvursnes. Skibet, der blev læk i bb.s side af maskinrummet, kom ca. 20 minutter senere flot ved egen hjælp og fortsatte med assistance af et tililende fartøj til Thorshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

310. M/Sk. ODA-HIL af Skagen, 95 B. R. T. Bygget 1900/45 af eg.

a) *Brand om bord* d.  $\frac{28}{1}$  50 i Skagen havn.

Søforklaring og søforhør i Skagen d.  $\frac{2}{2}$  50.



Kl. 4<sup>00</sup> opdagedes det, at der slog flammer og røg ud fra skoddet ved kakkelovnen i mand-skabslukafet. Skoddet brækkedes ned, og i løbet af kort tid var ilden bekæmpet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til brandens opståen.

b) *Kollideret* d. 30/11 50 i Københavns havn.

Søforklaring i Skagen d. 28/12 50.

Kl. 16<sup>30</sup>, da O.-H. med motoren gående langsomt frem befandt sig ud for Nordre Toldbod, sås forude om bb. et skib, der senere viste sig at være M/S »Hollænderdybet«, stævne tværs over løbet, tilsyneladende uden lanterner. Fra O.-H. afgaves signal for drejning til stb., og umiddelbart efter, da H. fortsatte sin sejlad, kastedes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med luftfløjten. Inden farten var taget af O.-H., tørnede H. imidlertid stævnen imod O.-H.s klyverbom, der brækkede.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

311. Lgt. ODIN af Nyborg, 331 B. R. T. Bygget af stål.

*Påsejlet* d. 10/1 50 ved Fyns Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/1 50.

Kl. 7<sup>45</sup>, da O., der var under bugsering af S/S »Svava« af København, befandt sig ud for Nyborg, blev lægteren påsejlet af S. Ved påsejlingen opstod der forskellige mindre havarier på O.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til påsejlingen.

312. M/Gl. OLE af Hirtshals, 97 B. R. T. Bygget 1892 af stål. På rejse fra stenfiskeri ved Asnæs til Odense med søsten.

*Grundstødt* d. 20/12 50 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Odense d. 4/1 51.

Kl. 17<sup>15</sup> lettede O. fra en ankerplads NV. af 3-kosten på Assens Rev og styrede under en jævn ØNØ.-lig brise med sigtbart vejr mv. V. Kl. ca. 18<sup>55</sup>, da det var blevet regndis, tog O. grunden på Bolsax. Straks efter kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik O. kølen lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

313. Ff. OLGA af Sæby, 10 B. R. T. Bygget 1920 af eg og bøg. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads i Kattegat.

*Mistet ankrene, drevet på grund* d. 11/2 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 11/2 50. Søforhør i Esbjerg d. 17/4 50.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da O. under en hård SØ.-lig kuling med snetykning og N.-gående strøm var beskæftiget med trawlfiskeri i Aalbæk Bugt, loddedes 5 favne vand, hvorefter trawlet bjergedes og fartøjet blev opankret med motoren gående frem. Efter ca. 15 minutters forløb sprængtes anker-trossen, hvorefter kutterens andet anker blev sat. Ca. 30 minutter senere sprængtes en pakning ved motorens topstykke, og motoren gik i stå. Kl. ca. 3<sup>30</sup> sprængtes anker-trossen påny, og O. gik i drift. Kl. ca. 4<sup>30</sup> strandede fartøjet ud for Hulsig strand. Kl. ca. 15<sup>00</sup> kom O. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret til Aalbæk havn. Ved strandingen led O. kun lette skader.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

314. M/Jt. OOSTZEE af Groningen, 336 B. R. T. På rejse fra Sønderborg til Skive med stykgods.

*Grundstødt* d. 17/10 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 17/10 50. Strandingsindberetning dat. 18/10 50.

Kl. 9<sup>30</sup> grundstødte O. under en frisk SV. lig brise med regntykning og N.-gående strøm ca. 3/4 sm. Ø. for N.-pynten af Aarø Kalv. D. 18/10 kl. 9<sup>15</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

315. S/S OREGON af København, 7170 B. R. T. Bygget 1943 af stål.

*Brand om bord* d. 3/1 50 i Avonmouth.

Politirapport dat. 6/6 50.

Medens O. lå i Avonmouth og lossede svovl ved hjælp af grabber, opstod der flere gange ild i ladningen. Branden blev slukket af havnebrandvæsenet, uden at der opstod skade på skibet.

Anm. Ministeriet må antage, at ildens opståen skyldes gnidningsvarme fremkaldt ved losning med grabber.

316. M/Sk. ORION af Hamburg, 150 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Halmstad med Kiesabbrænde.

*Grundstødt* d. 5/10 50 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. 6/10 50.

Kl. 19<sup>45</sup> grundstødte O. under en let SSØ.-lig brise med dis ved Hesselø SØ. Rev. Kl. 12<sup>15</sup> kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr og strømsætning.

317. S/S ORION af Gdynia, 341 B. R. T. På rejse fra Gdynia til Nordsøen.  
*Grundstødt* d.  $21/_{11}$  50 ved Saltholms V.-kyst.  
 Strandingsindberetning dat.  $21/_{11}$  50.  
 Kl.  $4^{30}$  grundstødte O. i usigtbart vejr med N.-gående strøm på Smågrundene. Skibet kom samme dag flot ved fremmed hjælp.  
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.
318. S/S OSLO af København, 3435 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra New York til Puerto Cabello.  
*En mand forsvundet* d.  $15/_{5}$  50 i Atlanterhavet.  
 Søforklaring i Caracas, Venezuela, d.  $25/_{5}$  50.  
 Kl.  $23^{40}$  savnedes fyrbøder Ejlif Julius Hansen, der havde ligget til køjs på grund af influenza, og som sidst var blevet set kl. ca.  $20^{00}$  i matrosmessen. En eftersøgning om bord i skibet gav intet resultat, hvorfor det må formodes, at den pågældende er faldet over bord og druknet.
319. S/S OYRNAFJALL af Thorshavn, 2803 B. R. T. Bygget 1929 af stål.  
*Påsejlet* d.  $12/_{12}$  50 i Grangemouth.  
 Søforklaring i Elinburgh d.  $16/_{12}$  50.  
 Kl.  $6^{50}$ , da O. lå fortøjet i Grangemouth havn, blev skibet påsejlet af en slæbebåd, der ramte O. i stb.s side ud for luge nr. 4, hvorved 3 plader blev trykket ind.  
 Anm. Søforklaring fra slæbebåden foreligger ikke.
320. M/Gl. PALO af Bandholm, 147 B. R. T. Bygget 1900/11/43 af stål. På rejse fra Rønne til Sakskøbing med skærver.  
*Grundstødt* d.  $26/_{6}$  50 i Storstrømmen.  
 Søforhør i Sakskøbing d.  $27/_{6}$  50.  
 Kl.  $1^{30}$  passerede P., styrende i Bogø fyrs hvide fyrvinkel, Storstrømsbroen, hvorefter føreren gik under dæk for at tilse motoren og overlod vagten til letmotrosen. Kl. ca.  $1^{40}$  tog skibet grunden ved Masnedø Kalv og blev stående. Kl.  $18^{00}$  kom P. flot ved hjælp af en slæbebåd.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren overlod navigeringen til letmatrosen, der ikke havde det fornødne kendskab til farvandet.
321. S/S PARIS af København, 2381 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Havana til Rotterdam med sukker og træ.  
 Havareret d.  $10/_{9}$  50 i Atlanterhavet.  
 Søforklaring i Rotterdam d.  $23/_{10}$  50.  
 D.  $6/_{9}$  kl.  $18^{20}$  afgik P. fra Havana. D.  $9/_{9}$  friskede vinden fra NØ. til storm med høj sø, og P. arbejdede hårdt i søen.  $10/_{9}$  opdagedes vand i maskinlasten. Uanset lænsning vedblev vandet at stige, og kl.  $4^{00}$  stod vandet over fyrpladsdørken. Da pumperne efterhånden havarede, vedblev vandet at stige. Kl.  $8^{00}$  slukkede vandet fyrene under kedlerne, og der udsendtes nødsignal over radioen. Kl.  $19^{35}$  stoppede alt i maskinrummet. Alle søforbindelser lukkedes, hvorefter vandet ophørte med at stige. D.  $11/_{9}$  kl.  $11^{25}$  blev P. taget på slæb af en bjergningsdamper og slæbt til Savannah, hvortil skibene ankom d.  $14/_{9}$  kl.  $7^{50}$ .
322. 3 m M/Sk. PAX af Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 af eg.  
 a) På rejse fra Rostock til Kalundborg med briketter.  
*Grundstødt* d.  $8/_{2}$  50 ved Sjællands V.-kyst.  
 Søforhør i Kalundborg d.  $10/_{2}$  50.  
 Kl.  $9^{25}$  passeredes i tåge lystønden på  $55^{\circ}30'6''$  N.  $10^{\circ}52'5''$  Ø., hvorefter der styredes NV. $1/_{2}$  V. Kl.  $11^{07}$ , da en distance af 11 sm. var udsejlet, ændredes kursen til ØNØ. Samtidig loddedes 14 m. Kl. ca.  $12^{00}$ , da sigtbarheden var ca. 1 sm., kom land i sigte om bb., og kursen ændredes til ØSØ. Senere tabtes landet af syne, og der styredes SØ. $1/_{2}$ Ø., idet loddet holdtes gående. Kl. ca.  $13^{00}$  ændredes kursen N. over for at få landkending. Da et lodskud gav 4 m, kom landet i sigte. Roret blev straks lagt hårdt stb., og motoren blev stoppet, men kort efter tog P. grunden på Gisseløre Sand og blev stående. D.  $9/_{2}$  kl.  $2^{45}$  kom P. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af dækslasten var blevet lægtret.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.  
 b) På rejse fra Gotland til Stege med kalksten.  
*Grundstødt* d.  $6/_{4}$  50 i Smaalandsfarvandet.  
 Søforklaring og søforhør i Stege d.  $12/_{4}$  50.  
 Kl.  $8^{15}$ , umiddelbart efter at P. havde passeret gennem Masned Sundbroen, tog skibet grunden på 4 m-pullen Ø. for broen og blev stående. Kl.  $13^{00}$  kom P. flot ved fremmed hjælp.  
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.  
 c) På rejse fra Rostock til Randers med briketter.  
*Grundstødt* d.  $5/_{10}$  50 ved Omø.  
 Strandingsindberetning dat.  $5/_{10}$  50.

Kl. 2<sup>00</sup> grundstødte P. under en svag V.-lig brise med N.-gående strøm ved Draget. Kl. 5<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

323. Ff. PAX af København, 9 B. R. T. Bygget 1919. På rejse fra fiskeplads i Sundet til København.

*Grundstødt* d. 2/9 50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 6/1 og 22/1 51.

Kl. ca. 3<sup>30</sup> påsejlede P., hvis rorsmand var faldet i søvn, 2 bådebroer N. for Taarbæk havn, hvorefter fartøjet tog grunden ved havnens N.-lige bølgebryder og blev stående. P. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til påsejlingen og grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

324. Ff. PAX af Tejn, 9 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

*Brand om bord* d. 31/10 50 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3/11 50. Søforhør i Rønne d. 27/1 51.

D. 30/10 kl. ca. 23<sup>00</sup> opankredes P. ca. 35 sm. Ø. for Christiansø. De elektriske lanterner tændtes, og en tændt petroleumslame surredes fast i styrehuset, hvorefter beætningen — 3 mand — gik til køjs. D. 31/10 kl. ca. 2<sup>00</sup> vågnede en af de ombordværende og opdagede, at styrehuset brændte. Ilden blev hurtigt slukket. Ved branden blev styrehus, rat, mesanmast og en del udrustning ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at P.s fører undlod at etablere en tilbørlig vagtjeneste for natten.

325. Ff. PELIKAN af Allinge, 4 B. R. T. Bygget 1912 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Allinge.

*Forlist* d. 31/3 50 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Allinge d. 14/4 50.

Kl. ca. 6<sup>00</sup>, da P. under en frisk V.-lig brise med Ø.-gående strøm befandt sig NØ. for Allinge, sprang petroleumstilførselsrøret læk. Lidt senere opdagedes det, at fartøjet var læk. Kl. ca. 17<sup>00</sup> ankredes 5—6 sm. NV. for Christiansø. Kl. 21<sup>00</sup> blev P. taget på slæb af et andet fiskefartøj. Da fartøjet trods stadig lænsning trak mere og mere vand, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i et tililende fiskefartøj. Kl. ca. 23<sup>00</sup> sank P. 10—12 sm. NØ. for Allinge.

Anm. Ministeriet må antage, at fartøjet har arbejdet vig læk i søen.

326. S/S PHØNIX af Esbjerg, 920 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Lübeck til Kolding.

*Grundstødt* d. 20/11 50 ved Brandsøes Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 22/11 50. Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. 6/12 50.

Kl. 3<sup>17</sup>, da P. havde Assens røde ledefyr overet ret agter, og Tvingsbjerg N. vinkelfyr viste hvidt lys, ændredes kurs til rv. 302°. Det blæste en stiv SSØ.-lig kuling med regntykning og hård N.-gående strøm. Kl. 3<sup>43</sup>, kort efter at den hvide vinkel i Tvingsbjerg N. vinkelfyr var tabt af syne, beordredes roret hårdt stb., men umiddelbart efter tog P. grunden ved NØ.-siden af Brandsø og blev stående. D. 22/11 kl. ca. 15<sup>45</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

327. Ff. PLATESSA af Skagen, 33 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bog. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 9/8 50 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. 17/8 50.

Kl. 13<sup>30</sup>, da P. i klart vejr lå opankret 170 sm. mv. V.t.N. for Lindesnæs, opdagedes det, at fartøjet var gået i drift, og det viste sig da, at trawlet fra en trawler — »Fortis« B 2455 af Boulogne sur Mer — havde fået hold i ankergrejerne, og at P. blev slæbt af sted af trawleren. Uanset at der fra P. blev råbt og affyret varselsskud, fortsatte trawleren med al slæbe P. ca. 1/2 time, hvorefter trawleren begyndte at hive sine redskaber hjem. Herved tørnede P. mod trawlerens stb. låring. Ved påsejlingen knustes del meste af det opstående i stb.s side om bord i P. Fra trawleren kappedes P.s ankergrejer, hvorved anker med 175 favne mistedes.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

328. S/S PLUTO af København, 162 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra København til Tuborg havn.

*Grundstødt* d. 24/3 50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 1/5 50.

Kl. 2<sup>30</sup> afgik P. i tæt tåge fra Søndre Toldbod. Da molerne i Kronløbet var passeret, styredes NØ. t.Ø. i 10 minutter, mens ekkoloddet holdtes gående. Derefter styredes NV. 3/4 V. Da ekkoloddet viste 5—6 m vand, blev maskinen stoppet, og det besluttedes at ankre, men umiddelbart efter tog P. grunden ud for den røde 3-kost ved Charlottenlund. Kl. ca. 4<sup>00</sup> kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik P. skruen beskadiget.

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

329. 3 m. M/Sk. POLARIS af Hamburg, 113 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Malmø med salt.

*Grundstødt* d.  $15/12$  50 ved Saltholms S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $17/12$  50.

Kl.  $9^{15}$  grundstødte P. under en SV.-lig brise med tåge og N.-gående strøm ved Søndre Flint. D.  $18/12$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

330. Ff. POUL af Sønderborg, 10 B. R. T. Bygget 1909 af eg og bøg. På rejse fra Hvide Sande til Sønderborg.

*Motorhavari* d.  $6/6$  50 i Nordsøen; *sunket*.

Søforklaring i Sønderborg d.  $28/6$  50.

Kl.  $8^{30}$ , da P. befandt sig ca.  $2\frac{1}{2}$  sm. SØ. for Mittel-Hever, havarerede en af motorens luftklapper. Motoren blev stoppet, og fartøjet blev taget på slæb at et andet fiskefartøj, medens luftklappen blev repareret. Da motoren påny blev startet, løb den løbsk, hvorved P. sprang læk. Pumpen holdtes gående, men vandet steg stadig i fartøjet. Ca. 2 timer senere sank P. ca. 3 sm. SØ. for Mittel-Hever på 10 m vand, efter at de ombordværende — 2 mand — var taget om bord i det andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at motoren løb løbsk, muligvis på grund af for høj smøreoliestand, hvorved smøreoliepartikler fra krumtapgraven er suget med luftstrømmen ind i cylinderen, hvorefter motoren er begyndt at forbrænde smøreolien.

331. M/Jt. PRØVEN af Svendborg, 20 B. R. T. Bygget 1895 af eg og fyr.

*Sprunget læk* d.  $28/4$  50 i Københavns havn.

Søforklaring i København d.  $4/5$  50.

Om eftermiddagen, da P. lå i Københavns havn efter at have indtaget 45 tons jern, opdagedes det, at skibet trak vand. Der pumpedes med korte mellemrum, og 5 tons af ladningen blev opløst, men da P. vedblev at trække vand, blev resten af ladningen opløst næste dag. En undersøgelse viste, at der var en lækage i bb.s side midtskibs.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes overlastning.

332. 3 m. M/Sk. RANDI af Grenaa, 84 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til Odense med cement.

*Grundstødt* d.  $30/11$  50 i Odense Fjord.

Søforhør i Store-Heddinge d.  $2/3$  51.

Kl. ca.  $5^{30}$ , da R., der sejlede efter et andet skib, der ved hjælp af projektører navigerede gennem fjorden, under en frisk NØ.-lig brise med udgående strøm befandt sig ud for Flintholm Hage, tog skibet under en drejning til stb. grunden V. for den røde stage med 2 opadvendte koste på Ø.-siden af Flintholm Hage og blev stående. D.  $3/12$  kom R. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at R. drejede til stb., inden den nævnte stage med 2 opadvendte koste var passeret.

333. M/S RANDOY af Kristianssand, 245 B. R. T. På rejse fra Nykøbing F. til Bergen.

*Grundstødt* d.  $16/5$  50 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $19/5$  50.

Kl.  $23^{00}$  tog R. i diset vejr under en let SV.-lig brise med N.-gående strøm grunden på den S.-lige spids af Agersø og blev stående. R. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives al være strømsætning og dis.

334. M/S RASK af København, 161 B. R. T. Bygget 1899/1947 af stål. På rejse fra København til Aalborg med mahognikævler.

*Grundstødt* d.  $4/3$  50 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $4/3$  50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $6/3$  50.

D.  $3/3$  kl.  $20^{47}$  passerede R. under en frisk VSV.-lig brise med høj sø og regndis lysspirtønden på  $56^{\circ}10'4$  N.  $12^{\circ}22'7$  Ø., hvorefter kursen ændredes til V. t. S. Farten var 3—4 knob. D.  $4/3$  kl.  $3^{45}$  tog skibet grunden på Sjællands Rev og blev stående. Kl.  $17^{00}$  kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels, at den vagthavende styrmand ikke har navigeret med den fornødne agtpågivenhed og dels, at han undlod at kalde føreren, da vejrforholdene bedredes.

335. M/S RENDBJERG af Egersund, 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Sønderborg til Ustka i ballast.

*Påsejlet bro* d.  $19/12$  50 i Als Sund.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $20/12$  50. Søforhør i Sønderborg d.  $20/12$  50.

Kl. ca.  $1^{00}$ , da R. under en jævn SV.-lig brise og modgående strøm befandt sig ca. 5 skibslængder N. for Christian Xs Bro, blev der givet signal for gennemsejling, hvorefter motoren sattes på halv kraft frem. Kort efter sås pludselig en duc d'albe tæt om bb. i en afstand af ca. 5 m.

Roret beordredes lidt stb., men omtrent samtidig tørnede R. imod duc d'alben og drejede stb. over. Motoren kastedes fuld kraft bak, og roret, beordredes hårdt bb.; men umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen mod N.-siden af den V.-lige bropille. Ved kollisionen blev stævnen, flere bovplader og forskellige spanter trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømforholdene i forbindelse med den omstændighed, at R. holdt for tæt til den V.-lige bropille.

336. S/S RIGMOR af København, 1579 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Horsens til Stettin i ballast.

*Grundstødt* d.  $^{30}/_8$ , 50 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d.  $^2/_9$  50.

Kl.  $5^{46}$  passerede R. spidstønden med 1 opadvendt kost i pkt. 15 i rute 44 (55°08'8 N. 11°16'9 Ø.). Det blæste en stiv VSV.-lig kuling med Ø.-gående strøm og regnbyger. Der styredes rv. 145°. Kl.  $6^{05}$  tog R. grunden på Kirkegrunden og blev stående. D.  $^{31}/_8$  kl.  $14^{30}$  kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes omlægning af de minestrøgne ruter i forbindelse med det usigtbare vejr.

337. S/S RIO SEGONDO af Buenos Ayres.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $^{18}/_1$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $^{18}/_1$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^{18}/_1$  50.

Kl. ca.  $8^{25}$  trådte en arbejder ud i lugen på nr. 2 mellemdæk, hvor der var mørkt, og hvis lugedæksler ikke var lagt på, og faldt ned i underlasten. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

338. Ff. ROSA af Vordingborg, 8 B. R. T. Bygget 1927 af træ. På rejse til fiskeplads i Østersøen.

*Forlist efter eksplosion* d.  $^{13}/_1$  50 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Vordingborg d.  $^{26}/_1$  og  $^2/_2$  50.

Kl. ca.  $7^{00}$ , da R. under en jævn NNV.-lig brise befandt sig ca. 20 sm. Ø. for Møn fyr, mærkedes en voldsom rystelse i fartøjet, der blev fuldstændig begravet af søer. Det lykkedes føreren, der var alene om bord, og som ved rystelsen var blevet slynget op imod styrehuset, at komme ud gennem et vindue i styrehuset og at få blusset efter hjælp. Føreren blev optaget af et tililende fiskefartøj, og kort efter sank R. på ca. 20 m vand.

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

339. M/Jt. RUTH af Odden Havn, 37 B. R. T. Bygget 1893 af eg, bøg, ask og fyr.

*Brand om bord* d.  $^{28}/_4$  50 i Odden Havn.

Søforklaring i Nykøbing S. d.  $^2/_5$  50.

Da R. lå fortøjet ved et bolværk tilhørende skibsbygger Hans Chr. Johansen, gik der ild i en gryde beg, der af en lærling var sat til opvarmning på et primusapparat i styrehuset. Herunder kogte begen over og slukkede primusapparatet, hvorved den udstrømmende petroleum antændtes, og ilden bredte sig til styrehuset, der blev en del beskadiget. Branden slukkedes hurtigt med vand.

Anm. Skibsbyggeren har for overtrædelse af § 14 i reglement for overholdelse af orden i Odden Havn af 8. september 1909 vedtaget en bøde på 40 kr. Lærlingen tildeltes en alvorlig advarsel.

340. Ff. RUTH af København, 1 B.R.T.

*Kollideret og sunket* d.  $^{14}/_{12}$  50 i Kalveboderne.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^{16}/_{12}$  50. Søforhør i København d.  $^{21}/_{12}$  50.

Kl. ca.  $14^{00}$ , da R. under fiskeri befandt sig ca. 150 m SØ. for den hvide 2-prik i Sorte Rende, sås et skib, der senere viste sig at være M/Jt. »Zephyr« af Lohals, nærme sig sydfra. Da Z. stævnedes ret mod R., sattes R.s motor på fuld kraft frem, men inden R. kunne komme af vejen, tørnede Z. imod R., som sank. Den ombordværende fisker blev bjerget om bord i Z.

Af den af Z.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib var for indgående i Sorte Rende, sås forude en del mindre fiskefartøjer. Rorsmanden, der var alene på dækket, havde vanskeligheder ved at se over stævnen, og kort lid efter påsejledes R. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der om bord i Z. ikke holdtes forvarligt udkgig.

341. M/Kt. RØMØ, 19 B. R. T.

*Strandet og forlist* d.  $^{17}/_{10}$  50 ved De kanariske Øer.

Meddelelse fra det danske vicekonsulat i Las Palmas dat.  $^{23}/_{10}$  50.

Kl.  $23^{00}$  drev R. der på grund af motorskade under en hård SØ.-lig kuling havde ligget opankret for to ankre, på grund på øen Lanzarote og blev slået til vrage. Besætningen — 3 mand — reddede sig i land.

342. Ff. SALMOREGINA af København, 25 B. R. T.

a) *Kollideret* d.  $17/7$  50 i Hirtshals havn.

*Søforhør i Hjørring* d.  $8/12$  50.

Se nr. 64.

b) *Motorhavari* d.  $24/8$  50 i Nordsøen.

*Søforklaring i Skagen* d.  $14/9$  50.

Kl.  $3^{00}$ , da S., der under en opfriskende SØ.-lig kuling lå opankret ca. 12 sm. SV. t. S. for Færder fyr, skulle lette, kunne motoren ikke startes. Kl.  $4^{00}$  sprængtes ankergrejerne, hvorefter det forsøgtes for sejl at holde fartøjet klar af kysten. Kl.  $12^{00}$ , da S. var drevet tæt ind under land S. for Jomfruland, opnåedes forbindelse med et skib, der slæbte S. ind til Kragerø.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet muligvis skyldes dårlig vedligeholdelse af motoren.

343. S/S SAN JORGE af Panama City, 7176 B. R. T. På rejse fra Hull til Aalborg.

*Kollideret* d.  $10/12$  50 i Limfjorden.

*Søforklaring og søforhør i Aalborg* d.  $12/12$  og  $13/12$  50.

Se nr. 152.

344. M/S SANKT IBB af København, 626 B. R. T. Bygget 1935 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d.  $16/5$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $17/5$  50.

Kl. ca.  $11^{50}$ , da S. I. lå i Havnegade, skulle en smører tænde op under hjælpekedlen. Umiddelbart efter, at oliebrænderen var tændt, skete der en eksplosion i fyrrummet, og en stikflamme slog ud gennem et af hullerne i et luftspjæld og ramte den pågældende i ansigtet og på hænderne. Den tilskadede kom, der fik 1. og 2. grads forbrændinger, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes utilstrækkelig gennemblæsning af fyret inden opfyringen.

345. Ff. SARON af Aabenraa, 13 B. R. T. Bygget 1937. På fiskeri i Nordsøen.

*Grundstødt* d.  $29/7$  50 ved Fanøs V.-kyst.

*Søforhør i Esbjerg* d.  $9/8$  50.

D.  $28/7$  kl. ca.  $23^{00}$ , da S. befandt sig ca. 10 sm. SV. for Graadyb, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at smøresystemet havde svigtet, og at motoren var glødende. Ca.  $1\frac{1}{2}$  time senere startedes motoren. Da motoren kort efter atter stoppede, riggedes storsejlet op, og det forsøgtes at holde ind mod Graadyb. Det blæste en jævn NV.-lig brise. Da S. drev ind mod Fanø, og et lodskud gav 4 favne vand, blev fartøjet opankret for reserveankret. D.  $29/7$  kl. ca.  $7^{00}$ , da det blæste en jævn NV.-lig kuling, besluttedes det at søge nærmere land, og ankret blev frastukket. Noget senere loddedes ca. 3 favne vand, hvorefter det andet anker blev stukket i bund. Da ankret ikke kunne holde, og fartøjet drev mod land, blev også dette anker, da S. begyndte at hugge i bunden, frastukket. Der sattes nødsignal. Kl. ca.  $11^{50}$  grundstødte S. ca. 150 m fra land ca. 2 km N. for opkørslen til Sønderho og blev stående. Besætningen — 2 mand — bjergedes af redningsbåden fra Sønderho. Fartøjet er senere blevet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavari som følge af, at smørelolietilførslen svigtede.

346. S/S SCANDIA af København, 1732 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

a) På rejse fra Stettin til Bandholm med kul.

*Grundstødt* d.  $3/12$  50 ved Polens N.-kyst.

*Søforklaring i Bandholm* d.  $11/12$  50.

Kl.  $22^{20}$  lettede S., der havde lods om bord, fra en ankerplads ved »Holm Navigacyjna«. Under manøvren for at komme ud i sejløbet tog skibet grunden og blev stående. D.  $8/12$  kl. ca.  $10^{00}$  kom S. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, al lodsens har bedømt den for S. nødvendige svajelads forkert.

b) På rejse fra Stettin til Aalborg med kul.

*Grundstødt* d.  $24/12$  50 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $24/12$  50. *Søforklaring i Nørresundby* d.  $3/1$  51.

Kl.  $6^{48}$  passerede S. under en svag SØ.-lig brise med snebyger Prøvestenen. Da skibet var ved Middelpult, stoppedes for afventning af lodsens båden. Kl.  $7^{32}$  mindskedes sigtbarheden under en snebyge. Kl.  $7^{45}$  tog skibet grunden på Ø.-siden af Stubben mellem de 2 S.-ligste koste og blev stående. D.  $25/12$  kl.  $8^{35}$  kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

347. M/S SCHIHAI af Hamburg. På rejse fra Ræfsø ti Holland med træ.

*Grundstødt* d.  $19/9$  50 ved Møns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $19/9$  50.

Kl. 0<sup>50</sup> grundstødte S. under en stiv SV.-lig kuling med regn og hård udgående strøm på Flæskegrunden. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning.

348. S/S SCT. KNUD af Odense, 154 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

*Kollideret* d. 19/11 50 på Odense Kanal.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 12/12 50.

Se nr. 16.

349. M/Gl. SESAM af Fakse Ladeplads, 99 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Odense til København i ballast.

*Grundstødt* d. 8/6 50 ved Sejerø.

Søforklaring i Fakse d. 15/6 50.

Kl. ca. 0<sup>30</sup> passerede S. i klart vejr Røsnæs Puller i ca. 1 sm.s afstand, og kursen ændredes til NØ. t. N., hvorefter føreren gik under dæk og overlod vagten til ungmanden. Noget senere faldt ungmanden i søvn. Kl. ca. 2<sup>15</sup> grundstødte S. ved Sejerøs SV.-kyst. Skibet kom kort efter flot ved egen hjælp, men under en bakmanøvre tørnede skruen en sten, hvorved skruerakslen knækkede. Rejsen fortsattes for sejl alene.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

350. M/S SHELL I af Korsør, 131 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

*Grundstødt* d. 26/3 50 ved Langelands N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29/3 50.

Kl. 1<sup>30</sup> grundstødte S. I. i tåget vejr ca. 1 1/2 sm. N. for Smørstakkeløbet. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

351. S/S SIG af Bergen, 1791 B. R. T. På rejse fra Arendal til Lübeck med jernmalm.

*Minesprængt* d. 3/12 50 i Østersøen; *sat på grund*.

Strandingsindberetning dat. 5/12 50.

Kl. ca. 6<sup>15</sup>, da S. befandt sig ca. 7 sm. S. for Kjelds Nor fyr. indtraf en eksplosion. S., der var blevet læk og ikke kunne holdes flydende, blev ved hjælp af 3 bjergningsdampere sat på grund ca. 600 m fra Kjelds Nor fyr.

352. M/S SIGMUNDUR af Thorshavn, 170 B. R. T. Bygget 1942 af træ.

*Drevet på land og forlist* d. 3/2 50 ved Thorshavn.

Søforklaring i Thorshavn d. 4/2 50.

Kl. ca. 7<sup>00</sup>, da S. under hård storm uden besætning om bord lå fortøjet til en bøjle og med et anker ude i Thorshavns havn, sprængtes bundfortøjningen, hvorefter akerspillets bremse ikke kunne holde skibet, der drev ind på klipperne ved Thorshavn og blev vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

353. Ff. SIGNE BORN af Skagen, 15 B. R. T. Bygget 1943. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

*Kollideret* d. 7<sup>1/4</sup> 50 ved Jyllands N.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. 1/5 50.

Se nr. 248.

354. M/Fg. SJÆLLAND af Korsør, 2637 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra København til Korsør.

*Kollideret* d. 14/10 50 på Københavns red

Søforhør i København d. 23/10 50.

Kl. 7<sup>45</sup> afgik S. fra Frihavnen, og der bakkedes ud gennem Kronløbet. Da S. passerede havnemolerne. sås M/Fg. »Malmøhus« af Malmø i ca. 1/2 sm.s afstand forude om bb. med kurs mod Kronløbet. Da S. var umiddelbart nord for Middelpunkt, svajedes S.-over, og da der var drejet så meget, at færgen lå på N. lig kurs, lagdes roret hårdt stb., og motoren beordredes fuld kraft frem. Samtidig hørtes M. afgive 2 korte toner med sirenen, og M. sås i en afstand af ca. 100 m om stb. på SØ.-lig kurs. S. afgav 2 korte toner med sirenen, og roret lagdes hårdt bb., men da M. nu sås bakke ind mod havnen, stoppedes motoren, der umiddelbart efter beordredes fuld kraft bak, idet der igen afgaves 2 korte toner. M. fortsatte imidlertid med at bakke, og ca. 1 1/2 minut efter sit først afgivne signal — kl. 7<sup>59</sup> — tørnede S. med stævnen mod M.s stb.s låring, hvorved begge færger blev noget beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 7<sup>51</sup> passerede Middgrundsfortel på rv. kurs 236°, og kort efter sås S. bakke ud gennem Kronløbet. Da S. var kommet uden for bølgebyderen, svajede S. S.-over. Kl. 7<sup>65</sup>, da M. befandt sig omtrent ud for Stubbens I-kost og 600-700 m fra S., drejede M. bb. over, hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med sirenen, og motoren blev stoppet. Kl. 7<sup>58</sup>, da M. var svajet rundt med kurs mod indløbet til

Københavns havn, blev nationalflaget skiftet fra agter til for for at markere, at færgen havde skiftet fremdrivningsretning. Samtidig beordredes motoren fuld kraft bak. Kort efter hørtes fra S., der nu befandt sig ca. 200 m fra M. og var under fart fremover, 2 korte toner. Motoren blev nu beordret fuld kraft frem. Kort efter hørtes igen 2 korte toner fra S., men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at færgernes fører har misforstået hverandres manøvrer.

355. M/S SJØRØYK af Strandsig, Norge, 135 B. R. T. Bygget 1946 af træ. På rejse fra Kragerø til Hirtshals med kalksalpeter.

*Grundstødt* d.  $^{12}/_{12}$  50 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $^{13}/_{12}$  50.

Kl. 17<sup>30</sup> grundstødte S. under en jævn SV.-lig brise med regntykning og stærk Ø.-gående strøm ud for Tornby strand, ca. 200 m fra kysten. Ved grundstødningen blev skibet læk, og kl. 23<sup>30</sup> roede besætningen — 5 mand — i land i skibets jolle. Skibet er senere kommet flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

356. S/S SKAANE af København, 1289 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

a) *En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $^{14}/_{1}$  50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^{16}/_{1}$  50.

Kl. 14<sup>20</sup>, da en mand af besætningen, der stående på en 5 m høj stige var i færd med at vaske lufrør, lænede sig ud til venstre, drejede den øverste del af lufrøret, hvorved stigen skred. Det forsøgtes at støtte stigen, men denne væltede, og den pågældende faldt ned på bunkerlugen og slog hovedet mod karmen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra København til Methil i ballast.

*Maskinhavari* d.  $^{3}/_{2}$  50 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Farsund d.  $^{5}/_{2}$  50 og i Horsens d.  $^{18}/_{4}$  50.

Om eftermiddagen, da S. under en hård S.-lig kuling befandt sig i Nordsøen og arbejdede hårdt i søen, forskubbede dørkpladerne på fyrpladen sig, og aske og kul trængte ned i rende-stenen, så brusene til lænsesystemet forstoppedes. S. kunne ikke lænses, og vandet steg stadig. Kl. 20<sup>50</sup> opdagedes en læk på kondensatoren, og maskinen stoppedes. D.  $^{4}/_{2}$  kl. 2<sup>40</sup> var kondensatoren repareret. S. søgte nødhavn i Farsund, hvortil skibet ankom kl. 12<sup>45</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

c) *Påsejlet flydedok* d.  $^{28}/_{2}$  50 i Gøteborg havn.

Søforhør i København d.  $^{12}/_{5}$  50.

Kl. 23<sup>15</sup> afsejlede S., der havde lods om bord, i stille vejr med udgående strøm fra kajplads nr. 27 i Gøteborg. Da skibet var kommet klar af kajen, blev maskinen kl. 23<sup>25</sup> beordret fuld kraft frem. Da bølge 6 var passeret om bb., blev roret lagt bb., men skibet drejede kum langsomt, hvorfor maskinen blev stoppet. Straks efter blev maskinen atter beordret frem, men da skibet fortsat drejede meget langsomt, blev bb.s anker stukket i bund samtidig med, at maskinen blev beordret fuld kraft bak. Straks efter, kl. 23<sup>28</sup>, tørnede S. med stævnen imod Lindholmen flydedok, der blev en del beskadiget. Ved påsejlingen fik S. lettere skader forude. En undersøgelse viste, at styremaskinens spildedamp var ledet til luften i stedet for til kondensatoren, hvorfor styremaskinen arbejdede meget langsomt. Da S. var tæt overalt, fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at styremaskinen ikke er blevet varmet tilstrækkeligt igennem forinden skibets afsejling, hvorfor fortætningsvand har samlet sig i cylindrene og har hindret maskinen i at arbejde tilstrækkeligt hurtigt.

357. S/S SKAGEN af København, 923 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Røde Fjord. Island, til Seydisfjord.

*Grundstødt* d.  $^{23}/_{4}$  50 ved Islands Ø. kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $^{23}/_{4}$  50.

Kl. 10<sup>07</sup> gik S., der under en stiv NV.-lig kuling lå opankret i Seydisfjord. i drift. Herunder tog S. grunden og blev stående. Kl. 12<sup>41</sup> kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

358. Ff. SKAGKLIT af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

*Kollideret* d.  $^{20}/_{5}$  50 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $^{21}/_{7}$  50.

Kl. ca. 5<sup>55</sup>, da S. under en svag ØNØ.-lig brise befandt sig ca. 28 sm. SØ. t. Ø. for Klapperåsen lys- og fløjtetønde, blev det tæt tåge. S., der havde sine redskaber ude, afgav forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. ca. 6<sup>00</sup>, da S. lå Ø. t. S. an, sås i en afstand af, ca. 50 favne forude om bb. et andet skib, der styrede en VSV.-lig kurs. Motoren kastedes straks bak, men umiddelbart efter tørnede det andet skib, der viste sig at være S/S »Neckar« af Hamburg, mod S.s stævn, hvorved stævnen og dækket blev beskadiget. N. fortsatte rejsen. Da S. ikke var blevet læk, fortsattes fiskeriet.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.



359. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rostock til Fredericia i ballast.

*Kollideret og grundstødt* d.  $\frac{8}{3}$  50 i Warnemünde—Rostock kanalen.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d.  $\frac{9}{3}$  50. Søforklaring i Assens d.  $\frac{20}{3}$  50.

Se nr. 251 b.

360. M/S SKARODDE af Mariager, 190 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Kolberg til København med kul.

*Tørnet mole, sunket* d.  $\frac{11}{10}$  50 i Kolberg.

Søforhør i København d.  $\frac{7}{11}$  50. Forlisanmeldelse dat.  $\frac{13}{12}$  50.

Kl. 11<sup>30</sup> afsejlede S. under en V.-lig kuling fra Kolberg. Kl. 14<sup>00</sup>, da vinden var gået om i NV. og friskede og søerne skyllede ind over skibet, besluttedes det at vende tilbage til Kolberg. Kl. 14<sup>20</sup> mindskedes farten til langsomt frem. Kl. 14<sup>30</sup>, da S. befandt sig imellem havnemolerne, mistede skibet styringen og girede bb. over med kurs lige på havnemolen. Roret lagdes hårdt stb., og bb.s motor beordredes fuld kraft frem. S. stævnede imidlertid fortsat mod molen, hvorfor roret lagdes hårdt bb. samtidig med, at bb.s motor beordredes langsomt frem og stb.s motor fuld kraft frem. S. drejede herved bb. over, men tørnede molen med stb.s bov, hvorved der opstod en revne på 2 fod. Da S. begyndte at synke, blev skibet kl. 15<sup>00</sup> sat på grund ca. 300 m fra land. D.  $\frac{12}{10}$  blev besætningen — 5 mand — bjerget i land.

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

361. S/S SKJOLD af Middelfart, 1356 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Antwerpen til Le Havre med stykgods.

*Kollideret* d.  $\frac{19}{12}$  50 på floden Schelde.

Søforklaring i Antwerpen d.  $\frac{28}{12}$  50.

Kl. 18<sup>45</sup> passerede S., der havde lods om bord, Kruisschanslusen med langsom fart. Strømmen var medgående. Samtidig sås forude i en afstand af ca. 1 sm. et andet skib forsvinde i en tågebanke. Kl. 18<sup>50</sup> blev det tæt tåge. Maskinen beordredes stoppet og umiddelbart efter, da der forude i en afstand af ca. 100 m sås en hvid lanterne, fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner med dampfløjten, og bb.s anker blev stukket i bund; men straks efter tørnede S. med stævnen imod stb.s side af det andet skib, der viste sig at være tysk S/S »Brake«, og som var svinget på tværs i floden. Kort efter hørtes 1 lang tone fra et skib, der nærmede sig agterfra, hvorfor der efter lodsens anvisning blev afgivet 7 korte toner med dampfløjten. Lidt senere sås toplysene og bb.s sidelys fra et andet skib, der nærmede sig med kurs mod S. Maskinen beordredes fuld kraft frem, men kort efter tørnede det andet skib, der viste sig at være islandsk S/S »Sellfoss«, med bb.s side af stævnen mod S.s agterstævn, hvorved rørgrejterne havarede.

Anm. Søforklaringer fra B. og S. foreligger ikke.

362. S/S SMIRIL af Thorshavn, 300 B. R. T. Bygget 1931 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{24}{3}$  50 i Midvåg havn.

Søforklaring i Thorshavn d.  $\frac{25}{3}$  50.

Kl. ca. 17<sup>20</sup>, da S. med stoppet maskine og ganske ringe fart fremover var ved at lægge til kaj i Midvåg, blev maskinen beordret langsomt bak. Da farten ikke gik af skibet, blev maskinen straks efter beordret fuld kraft bak. Skibet fik nu mere fart fremover, hvorfor maskinen pånv blev beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen imod hækken på Ff. »Irex«, der lå fortøjet ved kajen. Ved påsejlingen fik I. store skader i agterskibet, medens S. kun fik ubetydelig skade. En undersøgelse viste, at den manøvrerende maskinmester havde ladet maskinen gå frem i stedet for bak.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

363. Ff. SOLON af Nekso. 15 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso med fisk.

*Grundstødt* d.  $\frac{26}{3}$  50 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{27}{3}$  50. Søforklaring og søforhør i Nekso d.  $\frac{31}{3}$  50.

Efter at S. under tæt tage havde hørt tagesignalet fra Dueodde fyr, styredes NØ. i ca. 30 minutter. Derefter ændredes kursen til NV., og det forsøgte at anduve land med ringe fart og med loddet gående. Kl. ca. 14<sup>30</sup> tog fartøjet grunden ca. 150 m Ø. for Søndre Hammer ved Nekso og blev stående. Kl. 17<sup>30</sup> kom S.flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev skruebladene beskadiget og stål kølen delvis revet af.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

364. M/S SOLSTREJF af København, 98 B.R.T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Odense til Hamburg.

*Forlist efter eksplosion* d.  $\frac{27}{3}$  50 i Østersøen; 2 omkomne.

Søforhør i København d.  $\frac{4}{4}$  50. Forlisanmeldelse dat. København d.  $\frac{22}{8}$  50.

Kl. ca. 4<sup>30</sup> passerede S. Kjels Nor fyr i ca. 1 sm.s afstand, hvorefter der styredes S. 50° V. Farten var ca. 6<sup>1/2</sup> knob. Kl. 7<sup>00</sup> indtraf en voldsom eksplosion, hvorved mesanmasten knækkede, kabys

og styrehus faldt sammen, og radiosenderen ødelagdes. Endvidere slyngedes jollen over bord, og skibet blev læk i motorrummet. Ca. 15 minutter senere sank S. på 11 favne vand på pladsen 54° 37' N. 10° 31' Ø. Besætningen — 4 mand — satte redningsflåden ud og gik om bord på denne. Kort efter forsøgte føreren at svømme over til jollen, men herunder forsvandt han og kom ikke mere til syne. Efter ca. 1 times forløb var den ene side af redningsflåden kommet under vand, idet den ene tank var læk, og kokken, der befandt sig på denne side af flåden, gled ned af flåden og forsvandt. Den  $28\frac{2}{3}$  kl. ca. 17<sup>30</sup>, da flåden var drevet ind i Hohwacht Bugt, prajedes et tysk fiskefartøj, som bragte de skibbrudne i land.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører Jens Christian Sørensen af København samt kok Leif Biring Nielsen af Malling ved Aarhus.

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

365. Ff. SONJA af Skagen, 10 B. R. T. Bygget 1932. På fiskeri i Nordsøen.

*Brand om bord, sunket* d.  $3\frac{1}{11}$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.  $16\frac{1}{11}$  50.

Kl. ca. 1<sup>00</sup>, da S. befandt sig på en fiskeplads ud for Spirbakken ca. 2 sm. fra land, udbrød der brand i motorrummet. Ilden blev i løbet af et par timer slukket ved hjælp af ildslukningsapparat og vand. Kl. ca. 11<sup>00</sup> blev S. taget på slæb af et andet fiskefartøj, men da S. var blevet slæbt i ca. 2 timer, sprang fartøjet læk og sank kort tid efter ud for Højen i ca. 34 favne vand.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at hanen på motorens vandsamler er rystet løs og har åbnet sig, og at den udstømmende olie er slynget op på glødehovedet.

366. M/Jt. STEEN B af Lemvig, 119 B. R. T. Bygget 1892 af stål. På rejse fra Aalborg til Kolberg.

*Kollideret* d.  $14\frac{1}{2}$  50 i Kattgat.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d.  $24\frac{1}{2}$  50.

Se nr. 245.

367. S/S STEVNS af København, 1293 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Rotterdam til Swansea med jern.

*Sprunget læk* d.  $3\frac{1}{2}$  50 i Kanalen; *søgt nødhavn*.

Indberetning fra Ministry of Transport, London, dat.  $10\frac{1}{2}$  50. Søforklaring og Søforhør i Aalborg d.  $3\frac{1}{6}$  50.

Kl. ca. 7<sup>30</sup>, da S. under en stormende S.-lig kuling med svær sø befandt sig i Kanalen, opdagedes det, at skibet var læk i forlasten. Da der trods lænsning de følgende dage stadig pejledes 15—30" vand i rendestenen og l-tanken, og fødepumperne havarerede, besluttedes det at anløbe Falmouth, hvortil S. ankom d.  $5\frac{1}{2}$  kl. 8<sup>55</sup> og ankrede på reden. Da der ved en undersøgelse af skibssiden ikke fandts nogen lækage, fortsattes rejsen kl. 13<sup>00</sup>. Kl. 18<sup>30</sup>, da S. under en V.-lig storm med svær sø befandt sig 8 sm. 272° rv. af Lizard fyr, besluttedes det, da skibet ikke kunne holdes læns og fødepumperne svigtede, at sejle tilbage til Falmouth. Kl. 20<sup>30</sup> ankrede på Falmouth red. Ved undersøgelse af skibsbunden udvendig og indvendig fandtes ingen lækage. Da skibet trak ca. 2" vand i timen, fortsattes det med at lænse. D.  $12\frac{1}{2}$  kl. 8<sup>30</sup> afsejlede S. fra Falmouth under en stiv SV.-lig kuling. D.  $14\frac{1}{2}$  kl. 4<sup>30</sup> ankom skibet til Swansea, hvor en undersøgelse viste, at der var hul i en plade i bb.s side af rendestenen.

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

368. Ff. STIG af Skagen, 10 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På fiskeri i Skagerrak.

*Kollideret* d.  $5\frac{1}{1}$  50 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d.  $2\frac{1}{2}$  50.

Se nr. 109.

369. M/S ST. JOSEF af Harems, 169 B. R. T. På rejse fra Kotka til Duisburg med træ.

*Grundstødt* d.  $17\frac{1}{9}$  50 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $18\frac{1}{9}$  50.

Kl. 23<sup>00</sup> grundstødte »St. J.« under en frisk VSV.-lig kuling md V.-gående strøm ved Søborg Huse. D.  $18\frac{1}{9}$  kl. 16<sup>00</sup> blev skibet bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

370. M/S STØR af Hamburg, 168 B. R. T. På rejse fra Bremen til Struer med cinders.

*Grundstødt* d.  $18\frac{1}{1}$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $18\frac{1}{1}$  50.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte S. i stille vejr umiddelbart V. for Hals bro. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at lededyrene på Hals havn ikke sås.

371. S/S SUSAA af København, 1525 B. R. T. Bygget 1933 af stål.

a) *Brand om bord* d.  $21\frac{1}{6}$  50 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat.  $21\frac{1}{6}$  50.

Kl. ca. 6<sup>00</sup>, medens S. lå forøjet i Københavns havn, tændtes oliefyrene under kedlerne, hvorunder der dagen i forvejen var blevet fyret med træ. Kort efter åbnedes den ene fyrdør, og i det samme slog en stikflamme ud fra fyret samtidig med, at der løb olie ud fra dette. Olien antændtes, og kort efter var fyrrummet fyldt med røg. Branden blev hurtigt slukket af brandvæsenet fra land. Ved branden opstod ingen skade. En fyrbøder, der havde opholdt sig på fyrpladen, og som var blevet lettere røgforgiftet, blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at trægløder fra fyingen den foregående dag har antændt olien.

b) På rejse fra Kollefjord til Thorshavn.

*Maskinhavari* d. 24/10 og 27/10 50 i Atlanterhavet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1/11 50.

D. 24/10 ankom S. til Thorshavn med maskinskade. Efter at skaderne var udbedret, afsejlede S. til Kollefjord, men d. 27/10, da S. var på rejse tilbage til Thorshavn, havarerede tryksmørepumpen til svalevandspumpen. D. 1/11 fortsatte S. rejsen efter midlertidig udbedring af skaderne.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havarierne.

372. M/Gl. SVALEN af Haderslev, 109 B. R. T. Bygget 1906/36 af stål. På rejse fra København til Sønderborg med stykgods.

*Kollideret* d. 6/12 50 i Øresund.

Søforhør i København d. 18/12 50.

Se nr. 114.

373. Motorbåd SVANEN af Aalborg, 5 B. R. T.

*Brand om bord* d. 12/4 50 i Aalborg.

Politirapport dat. 12/4 50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da S. stod oplodset på land i et bådhus, opdagedes det, at en hane på benzintanken var læk, og at der flød benzin i bunden af båden. Hanen blev skruet af for reparation, men herunder indtraf en eksplosion, hvorved der udbrød brand om bord. Ved eksplosionen blev 2 mand lettere forbrændt og motorbåden en del beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til eksplosionen.

374. M/B SVANEN af Højer, 5 B. R. T. På rejse fra Jordsand til Højer under bugsering.

*Grundstødt* d. 22/6 50 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/6 50.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte S., der bugseredes af M/B »Anna«, under en orkanagtig SSØ-lig storm i sejlrenden ind til Højer Sluse og sank kort efter. D. 23/6 blev S. hævet og slæbt ind til Højer Sluse.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være svær sø og vejrforholdene.

375. S/S SVANHOLM af Aalborg. 1320 B. R. T. Bygget 1922 af stål.

a) På rejse fra London til Newport med stykgods.

*Kollideret* d. 7/11 50 på Themsen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/12 50. Søforhør i København d. 13/12 50.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da S. befandt sig ud for West India Dock, måtte skibet stoppe op for et fartøj, der lagde ud fra kajen. Strømmen førte derefter S. mod et modgående skib, hvorved S. led lettere skader omkring stb.s ankerklyds

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

b) På rejse fra Aalborg til København.

*Mistet anker, kollideret* d. 9/12 50 på Limfjorden.

Søforhør i København d. 13/12 50. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 8/1 51.

Se nr. 171.

376. M/Gl. SVEND af Egersund, 85 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Hamburg til Mullerup med kali.

*Grundstødt* d. 19/6 50 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Graasten d. 24/7 50.

Kl. 2<sup>00</sup> passerede S. Thurø Rev. hvorefter føreren gik under dæk efter at have overladt roret til en ungmand, der fik ordre til at kalde på føreren en halv time senere og iøvrigt varsko, hvis sømærker eller lignende passeredes. Kl. 4<sup>00</sup> tog S. grunden på den S.-lige ende af Vresen. uden at føreren forinden var blevet varskoet. Samme dag kl. ca. 16<sup>00</sup> blev S. bragt flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden al have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ungmanden undlod at efterkomme den givne ordre til at varsko føreren.

377. M/B SVEND af Næstved.

*Påsejlet* d. 1/7 50 i karrebæksminde havn.

Søforklaring i Næstved d. 20/7 50.

Om aftenen, da S. lå fortøjet langs kaj i Karrebæksminde, sås S/S »Thor« af Næstved komme sejlede langt ovre i bb.s side af sejløbet. Da T. var næsten tværs, tørnede den med bb.s side mod S. omtrent midtskibs.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 19<sup>00</sup> under en stiv NNV.-lig kuling med hård udgående strøm skulle lægge til kaj i Karrebæksminde, tørnede det med bb.s side mod S. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømforholdene.

378. M/S SVENDBORG af Svendborg, 89 B. R. T. Bygget 1899/1934 af stål. På rejse fra København til Svendborg med stykgods.

*Havareret dækslast* d. 16/9 50 i Sundet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 25/9 50.

D. 15/9 kl. 23<sup>00</sup> passerede S. under en let ØSØ.-lig brise Drogden fyr. Kort efter sprang vinden om i S. og friskede. Kl. 0<sup>30</sup> tog S. en forkert sø ind, bordfyldte og fik svær slagside til luvart. En del af dækslasten kastedes over bord, men herunder sprængtes surringerne til 2 tanke, der stod på lugen, og de blev skyllet over bord. S. fik nu en endnu større slagside, og redningsbåden, en flåde og sidelanternerne vaskedes over bord. Efter at 3 tons kedelrør var lempet over bord, var S. rettet så meget op, at skibet kunne sejle tilbage til København, hvor det, da lugerne åbnedes, konstateredes, at lasten var forskubbet og en del af den ødelagt.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

379. 3 m. M/Sk. SVÆRDFISKEN af København, 446 B. R. T. Bygget 1920 af eg, bøg og fyr.

*Påsejlet* d. 22/7 50 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 26/7 50.

Se nr. 150 b.

380. M/Gl. SYLFE af Vejle, 99 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Herøyen til Faaborg med salpeter.

*Grundstødt* d. 12/7 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/7 50.

Kl. ca. 1<sup>00</sup>, da S. under en SV.-lig brise med byget vejr befandt sig mellem Fænø og Stenderuphage styrende SØ., kom skibet ind i en svær regnbyge, der forringede sigtbarheden stærkt. Farten mindskedes, men kort efter tog S. grunden ved Stenderuphage og blev stående. Kl. ca. 11<sup>00</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

b) På rejse fra Skoghall til Sakskøbing med træ.

*Grundstødt* d. 18/9 50 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring i Sakskøbing d. 21/9 50.

Om formiddagen, da S., der gik for sejl og motor, under en frisk SSV.-lig brise befandt sig ud for Lysemosegaard, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 15<sup>30</sup> kom S. flot ved egen hjælp. Ved flottagningen mistede skibet stråkölen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at afstanden til land er bedømt forkert.

381. Ff. SYLOWS MINDE af Stubbekøbing, 16 B. R. T. Bygget af eg og bøg. På rejse fra Kolding til Stubbekøbing.

*Kollideret* d. 5/12 50 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. 7/12 50.

Kl. ca. 18<sup>45</sup> tørnede S. M., der i klart vejr befandt sig i Sodse Gab udfor Fornæs i Stubbekøbing fyrs grønne vinkel, mod Ff. »Irene« af Heiligenhafen. der uden besætning om bord lå fortøjet til en ankerligger, Ff. »Hilde« af Heiligenhafen. Ingen af de tyske fartøjer førte lanterner eller andre lys. Ved kollisionen led S. M. lettere oven bords skade.

Anm. Søforklaring fra de tyske fartøjer foreligger ikke.

382. Ff. SYLVANA af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

*Grundstødt* d. 17/3 50 ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3/4 50. Søforhør i Esbjerg d. 28/3 50.

Kl. ca. 18<sup>00</sup> passerede S. under en jævn til frisk SV.-lig brise med V.-gående strøm anduvningsbøjen N. for Grådyb. Vejret var diset. Kl. 18<sup>30</sup> passerede S. lysbøje C, og kursen ændredes til Ø. Farten mindskedes til 2—3 knob, og loddet holdtes gående. Ca. 10 min. senere loddedes 6 m vand, og roret blev lagt stb. Kort efter, kl. 18<sup>45</sup>, tog S. grunden på den S.-lige del af Søren Jessens sand og blev stående. S. er senere blevet bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

383. M/Jt. SØBLOMSTEN af Svendborg, 20 B. R. T. På rejse fra Flensborg til Strynø med koks.

*Motorhavari* d.  $\frac{4}{9}$  50 i farvandet S. for Fyn; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Ærøskøbing d.  $\frac{13}{9}$  50.

Kl. 20<sup>00</sup> passerede S. den røde 1-kost ved Pøls Rev, hvorefter kursen sattes mod Skjoldnæs fyr. Kl. 20<sup>25</sup> mærkedes et stød i motoren, og det viste sig, at skrueakslen var knækket. Motoren blev stoppet, og rejsen fortsattes for sejl alene til Søby for reparation.

Anm. Ministeriet kan ikke anse det for udelukket, at motorhavariet skyldes, at S.s skrue har tørnet undersøisk vræggods.

384. Ff. SØLVASKER af Vestmanhavn, 80 B. R. T. Bygget 1884 af eg.

a) På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

*Brand om bord* d.  $\frac{10}{7}$  50 ud for Søndre Strømfjord.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d.  $\frac{9}{9}$  50.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da S. i stille, klart vejr befandt sig på Landgrunden ud for Søndre Strømfjord, opdagedes det, at det brændte i kahytten, hvorefter besætningen purrede ud. Da det på grund af kraftig røgudvikling var umuligt at trænge ind i kahytten, blev køjerne i ruffet knust, hvorefter der sprøjtedes vand ind gennem åbningerne. Da ilden imidlertid blussede kraftigt op, borede huller i dækket, og slukningen fortsattes. Noget senere var ilden under kontrol og blev til sidst slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at et overophedet aftræksrør fra kakkelovnen har antændt en bugt tovværk, der lå op ad kakkelovnen.

b) *Grundstødt* d.  $\frac{25}{7}$  50 i Holsteinborg havn.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d.  $\frac{9}{9}$  50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> drev S. på grund i havnen og blev stående. D.  $\frac{26}{7}$  kl. ca. 18<sup>00</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at 10—12 tons salt var blevet lægtret.

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

385. M/Gl. SØREN LARSEN af Nykøbing M., 149 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg.

*Brand om bord* d.  $\frac{25}{9}$  50 i Lautrup havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d.  $\frac{6}{10}$  50.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> skulle lysmaskinen, der havde været i gang om formiddagen fra kl. ca. 10<sup>00</sup> til kl. ca. 12<sup>00</sup>, startes. Der åbnedes for benzinhanen, men da det samtidig forsøgtes at starte motoren med håndsvinget, udbrød der brand i motoren. Branden slukkedes ved hjælp af skumslucker fra land. En mand af besætningen blev forbrændt på begge hænder og venstre underarm.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til brandens opståen.

386. M/S TALUEI af København, 882 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Singapore til Telok Anson med ris.

*Kollideret* d.  $\frac{13}{11}$  50 på Singapore red.

Indberetning fra det danske konsulat i Singapore dat.  $\frac{6}{12}$  50.

Kl. 14<sup>56</sup> afsejlede T. fra en ankerplads på Singapore inderred. Da T., hvis motor gik fuld kraft frem, på yderreden skulle passere mellem to ankerliggere, mistede skibet styringen og begyndte at dreje bb. over. Roret lagdes hårdt stb., men T. fortsatte med at dreje til bb. Kl. 15<sup>15</sup> beordredes motoren fuld kraft bak, men kort efter—kl. 15<sup>17</sup>—tørnedes den ene af ankerliggerne. S/S »Saint Gregory« af London, på stb.s side agten for bakken. Ved kollisionen fik begge skibe ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra S. G. foreligger ikke.

387. M/Gl. TANNIS af Hirtshals, 80 B. R. T. Bygget 1911 af eg og fyr.

3 mand omkommet ved *kulilteforgiftning* natten mellem d.  $\frac{10}{6}$  og  $\frac{11}{6}$  50 i Nørresundby havn.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d.  $\frac{12}{6}$  50.

D.  $\frac{11}{6}$  kl. ca. 11<sup>00</sup> bemærkedes del fra land, at der trak røg op fra T., der var lastet med briketter. I lukafet forude, hvortil lugen stod åben, fandtes i køjerne skibets mandskab — 3 mand — afgået ved døden. T. blev slæbt til Aalborg, hvor losning påbegyndtes. Kl. ca. 17<sup>00</sup> standsede losningen, da der steg damp op fra ladningen, der var meget varm.

Anm. 1. De omkomne var: Bedstemand Frits Mortensen af Aalborg, ungmand Knud Holm Madsen af Randers og kok og ungmand Anders Bøker Skytte Dane Sørensen af Nordens Huse, Møhlholm

Anm. 2. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at giftige gasarter fra lastrummet er trængt ind i lukafet.

388. 3 m M/Sk. TEGL af Lemvig. 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Saksøbing til Rønne i ballast.

*Kollideret* d.  $\frac{7}{4}$  50 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Marstal d.  $\frac{20}{4}$  50.

Se nr. 260 a.

389. Lystfartøj TEMPO af København, 1 B. R. T. På lystsejlad i Sundet.

*Brand om bord* d.  $\frac{1}{11}$  50 i Sundet.

Politirapport dat.  $\frac{1}{11}$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{2}{11}$  50.

Kl. ca. 16<sup>15</sup>, da T., der gik for sejl og motor, befandt sig tæt ved lys- og fløjtetønden »Taarbæk Rev«, ville føreren, der var alene om bord, forøge brændstofførrslen. Herunder skete der en eksplosion, og stikflammer slog ud fra motoren. Føreren, der var blevet forbrændt i ansigtet og havde fået ild i sine klæder samtidig med, at båden kom i brand, sprang over bord og reddede sig op på lystønden. Han blev senere optaget af et forbipasserende skib. Et tililende marinefartøj slukkede branden og bragte T., der var brændt ned til vandlinjen, ind til København.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

390. M/S TEXAS af København, 2352 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

*Brand om bord* i dagene  $\frac{7}{8}$ — $\frac{9}{8}$  50 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d.  $\frac{15}{8}$  50.

D.  $\frac{7}{8}$  kl. ca. 9<sup>00</sup>, da T. lå i Aarhus havn og lossede oliekaner, der var stuvet løst i lasten, mærkedes røgglugt fra lastrum nr. 3, hvorefter losningen indstilledes. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og ladningen tildækkedes af skum. Kl. 10<sup>30</sup> fortsattes losningen, der atter indstilledes kl. 11<sup>00</sup> på grund af stærk røgudvikling. Brandvæsenet tilkaldtes påny, hvorefter det, da røgudviklingen tiltog, og det viste sig, at det brændte midt i lugen, forsøgtes at slukke med skum og vand. Det lykkedes at dæmpe ilden, der imidlertid senere atter blussede op, hvorefter der pumpedes ca. 50 tons vand ned i lastrummet. Ved midnatstid, da der igen sås ild i ladningen, slukkedes med vand i ca. 10 minutter. D.  $\frac{8}{8}$  måtte der med mellemrum slukkes på grund af opblussen af branden. D.  $\frac{9}{8}$  kl. ca. 21<sup>00</sup>, da branden antoges at være slukket, indstilledes slukningsarbejdet. Ved branden blev en del af garneringen ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

391. M/Gl. THALEIA af Thyborøn, 139 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Aalborg i ballast.

*Havareret* d.  $\frac{2}{11}$  50 i Læsø Rende.

Søforklaring i Aalborg d.  $\frac{7}{11}$  50.

Kl. ca. 19<sup>00</sup> passerede T. under en jævn ØSØ.-lig brise Læsø Rende fyrskib. Derefter styredes 150°. Kl. ca. 19<sup>30</sup> mærkedes 2 stød i skibsbunden forude. D.  $\frac{3}{11}$  kl. 2<sup>30</sup> ankom skibet til Aalborg. Om morgenen viste det sig, at der stod 1 fod vand i lastrummets agterste del. Ved doksætning viste en undersøgelse, at plade nr. 3 i bb.s B-rang havde fået en bule, og at naglerne omkring pladen lækede.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en drivende genstand.

392. Ff. THETIS af Frederikshavn, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads til Frederikshavn med fisk.

*Kollideret* d.  $\frac{20}{3}$  50 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d.  $\frac{25}{3}$  50.

Kl. 20<sup>50</sup>, da T. for indgående i havnen befandt sig ud for plankebroen ved auktionshallen, sås ret forude en rød lanterne i ca. 20 favnes afstand. T. drejede straks til stb., men samtidig drejede det andet fartøj, der senere viste sig at være svensk Ff. G. G. 509, til bb. T.s motor blev nu kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede T. med stævnen imod det andet fartøjs stb.s side. Ved kollisionen fik T. stævnen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra G. G. 509 foreligger ikke.

393. Ff. TH. HJELM af Skagen, 19 B. R. T. Bygget 1946.

a) På rejse fra Uddevalla til Skagen.

*Motorhavari, grundstødt* d.  $\frac{30}{5}$  50 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{22}{6}$  50.

D.  $\frac{29}{5}$  kl. ca. 20<sup>30</sup>, da Th. H. under en frisk SSV.-lig brise befandt sig ud for Hake Fjord, havarede motoren. Der sattes sejl med kurs mod Svanesund. Kl. 23<sup>00</sup> opankredes fartøjet på grund af vindstille i Askerö Fjord. D.  $\frac{30}{5}$  kl. ca. 1<sup>45</sup> friskede vinden fra V., og Th. H. gik i drift mod Kallö. Strømmen var N.-gående. Ankeret blev lettet, der sattes sejl, og det forsøgtes at holde Ø. om øen. Kort efter grundstødte fartøjet imidlertid ved Stanungsö og blev stående. Kl. 11<sup>00</sup> kom Th. H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet i forbindelse med strøm- og vejrforholdene.

b) På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d.  $\frac{31}{7}$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{24}{8}$  50.

Kl. ca. 5<sup>00</sup>, da Th. H. under en let SSØ.-lig brise i diset vejr var ved at lette fra en ankerplads på Fladen Grund ca. 180 sm. V. t. V for Kap Lindesnes, sås en trawler — »Clair de Lune«

af Boulogne sur Mer — der fiskede med trawl, holde ned mod Th. H. på en sådan kurs, at C. d. L.s trawl sandsynligvis ville fiske Th. H.s ankergrejer. Th. H. afgav en række korte stød med sirenen, og C. d. L. begyndte at hive sit trawl ind, men fiskede herunder Th. H.s ankerwire. Wiren blev indfiltret i trawlet, og trods forsøg på kapning blev Th. H. slæbt op langs siden af C. d. L. og fik stb.s side en del beskadiget.

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

394. Ff. THOMAS RØNN af Thyborøn, 36 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

*Grundstødt* d.  $\frac{30}{11}$  50 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d.  $\frac{6}{12}$  50.

Kl. ca. 14<sup>00</sup> afsejlede T. R. under en VSV.-lig kuling med regntykning og NØ.-gående strøm fra en fiskeplads ca. 55 sm. V. t. S. af Thyborøn kanal. Der styredes Ø. t. N. Kl. ca. 18<sup>30</sup> var der efter loggen udsejlet 35 sm. Kl. ca. 18<sup>10</sup> sås et lysglimt forude, og umiddelbart efter tog fartøjet grunden ud for Vrist og blev stående. Besætningen — 4 mand — blev reddet i land i redningsstol. D.  $\frac{30}{12}$  blev T. R. bragt flot ved fremmed hjælp.

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

395. Statsisbr. THOR af København, 518 B. R. T. Bygget 1890 af stål. På rejse fra Hundested til Haderslev.

*Grundstødt* d.  $\frac{3}{2}$  50 ved Aarøs S.-kyst.

Søforhør i Svendborg d.  $\frac{10}{2}$  50.

Kl. 7<sup>15</sup> lettede T., der havde lods om bord, under en stormende SSØ.-lig kuling med diset vejr og hård N.-gående strøm fra en ankerplads på Assens red. Der styredes SV.-på med Tvingsbjerg ledefyrline overet agter. Kl. 7<sup>30</sup> passeredes den hvide tre-kost på NV.-siden af 5,3 m grunden N. for Thorø Rev om bb. i ca. 200 m afstand. Kl. 7<sup>52</sup> passerede T. en lysspirtønde, der antoges at være lysspirtønden på 55°13'3 N. 9°47'3 Ø., om stb. i ca. 200 m afstand, hvorefter der styredes mv. V. t. S. Kl. ca. 8<sup>00</sup> tog skibet grunden og blev stående S. for Aarø. D.  $\frac{7}{2}$  kl. 2<sup>30</sup> blev T. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper og bugseret til Svendborg, hvortil T. ankom d.  $\frac{8}{2}$  kl. 9<sup>30</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en forveksling af 2 sømærker i forbindelse med, at der ikke blev ført bestik, samt den omstændighed, at skibets deccaanlæg ikke blev benyttet.

396. M/S THOR af København, 67 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

*Kollideret* d.  $\frac{26}{3}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{4}{4}$  50.

Se nr. 18.

397. S/S THOR af Næstved, 45 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Næstved til Karrebæksminde med passagerer.

*Kollideret* d.  $\frac{1}{7}$  50 i Karrebæksminde havn.

Søforklaring i Næstved d.  $\frac{20}{7}$  50.

Se nr. 377.

398. M/B THOR af København.

*Kollideret* d.  $\frac{14}{11}$  50 i Københavns havn.

Søforhør i København d.  $\frac{27}{12}$  50.

Se nr. 43.

399. S/S TJALDUR af Thorshavn, 1437 B. R. T Bygget 1915 af stål.

a) *En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{12}{4}$  50 København havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{12}{4}$  50.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da T. lå ved Refshaleøen, faldt en mand af besætningen, der var på vej agter efter på mellemdækket, som ikke var belyst, gennem den delvis afdækkede mellemdæksluge ca. 5 m ned i bunden af lastrum nr. 1. Den pågældende, der havde brækket kæben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lugen ikke var forsynet med stræktov.

b) *En kvinde kommet til skade ved ulykkestilfælde* d.  $\frac{1}{12}$  50 i Københavns havn.

Politirapport dat.  $\frac{1}{12}$  50. Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{2}{12}$  50.

Kl. 19<sup>45</sup>, da en kvinde, der var på besøg om bord i T., var på vej agterover i bb.s side fra skibets 1. kl. salon, faldt hun ned gennem bunkerlugen, der kort forinden var blevet afdækket., og blev en del forslået. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende efter sit ophold i skibets salon har været blandet af det skarpe lys i denne.

400. S/S TOFTA REGIN af Vaag, 323 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På fiskeri ved Bjørneøen.

*En mand slået over bord og druknet* d.  $30/6$  50 i Det nordlige Ishav.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d.  $8/8$  50.

Kl.  $7^{00}$ , da T. R. under en jævn ØNØ.-lig brise med svær dønning befandt sig V. for Bjørneøen, blev Erling Magnussen af Vaag under arbejde med indhaling af redskaberne slået over bord. Der blev straks kastet en redningskrans ud, og en mand sprang over bord med en line om livet, ligesom det forsøgtes at manøvrere T. R., der hurtigt drev bort fra den overbordfaldne, op i vinden. Ca. 2 minutter senere sås den pågældende, der var iført olietøj og søstøvler, gå til bunds og forsvinde.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

401. M/S TORSWINGE af Thorshavn, 233 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Amsterdam til Emden.

*Motorhavari* d.  $13/5$ , *mistet anker* d.  $14/5$  50 i Nordsøen.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d.  $5/6$  50.

Kl.  $16^{00}$ , da T. under en svag N.-lig brise lå opankret ud for den hollandske kyst, forsøgtes det flere gange forgæves at starte hovedmotoren, hvorved al startluft forbrugtes. Hjælpemotoren startedes derefter for at pumpe luft, men herunder brækkede akslen, der forbinder hjælpemotoren med kompressoren. Det besluttedes nu at tilkalde bugserhjælp, og kl.  $17^{45}$  blev denne rekvireret pr. radiotelefon. D.  $14/5$  kl.  $14^{00}$  blæste det en frisk NNØ.-lig brise med høj sø. Kl.  $14^{20}$ , da den tilkaldte bugserdamper havde fået slæber fast om bord i T., forsøgtes det at lette ankeret, men da dette viste sig umuligt, blev ankeret og 30 fv. kæde sluppet. D.  $15/5$  kl.  $3^{00}$  ankom skibene til Emden. Ved en senere undersøgelse af hovedmotoren fandtes en lækage ved hovedstartventilen.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes dårlig pasning og betjening af motoren.

402. Ff. TOVE af Glyngøre, 5 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På rejse fra Nykøbing M. til Glyngøre.

*En mand faldet over bord og druknet* d.  $7/4$  50 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d.  $28/4$  50.

Kl. ca.  $21^{00}$ , da T. i stille, mørkt vejr befandt sig ud for Ørodde, faldt en mand, der var passager i fartøjet — købmand Martin Christian Knudsen af Glyngøre — over bord. Der blev straks kastet en redningskrans ud, og der søgtes efter den overbordfaldne i ca.  $1/2$  time, men uden resultat. En undersøgelse viste, at et fodbeslag til et scepter i lønningen i bb.s side var gået løs, hvorved den øverste ende af scepteret var skubbet forefter, og den ene ende af en håndstang, der gik gennem scepteret, hvortil den pågældende havde lænet sig, var gledet ud af scepteret. D.  $8/4$  kl. ca.  $7^{50}$  fandtes den pågældende druknet ud for Ørodde.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

403. Ff. TOVE af København, 7 B. R. T.

*2 mand kommet til skade ved brand om bord* d.  $16/7$  i København havn.

Politirapport dat.  $16/7$  50.

Kl.  $11^{25}$ , da 2 mand var i find med at rense motoren med tvist, der var vædet i benzin, eksploderede benzinen i en spand, der stod i motorrummet. De pågældende, der blev forbrændt i ansigtet, og hvis tøj blev antændt, sprang over bord og klatrede derefter atter om bord og slukkede ilden med vand. De tilskadede blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at den ene af de tilskadede, der benyttede en skruetrækker under arbejdet, berørte selvstarteren med skruetrækkeren, hvorved der fremkom en gnist, der antændte benzindampene i motorrummet.

404. M/S TREIN MÆRSK af København, 8570 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra San Francisco til Manilla med stykgods.

*En mand faldet over bord og druknet* d.  $10/4$  50 i Stillehavet.

Søforklaring i Manilla d.  $18/4$  50.

Kl. ca.  $18^{30}$  savnedes matros Hans Alfred Christensen af Nakskov, der kort forinden i spirituspåvirket tilstand var set gå op på dækket fra sit lukaf. En undersøgelse al skibet gav intet resultat. Kl.  $18^{40}$  lagdes skibet på modsat kurs, og under stadig udkig holdtes tilbage i 10 minutter for fuld kraft, hvorefter farten mindskedes til langsomt. Kl.  $19^{15}$  styredes forskellige kurser, og kl.  $22^{30}$  stoppedes eftersøgningen uden resultat, og rejsen fortsattes.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

405. M/S TROLL af København, 324 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

a) På rejse fra Herøya til Bergen med salpeter.

*Rørt grunden* d.  $7/2$  50 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d.  $11/2$  50.



Kl. 5<sup>50</sup>, da T. under en jævn NV.-lig brise med moderat sø befandt sig ca. 4<sup>1/2</sup> sm. S. for Haugesund styrende således, at Bukøys fyr holdtes et par str. om bb., gik føreren, der havde vagt, ind i bestiklukafet. Da han efter ca. 2 minutters forløb igen kom ud på broen, stævnede T. ret mod fyret, der befandt sig i en afstand af ca. 50 favne. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter rørte skibet land med bb.s bov. Ved grundstødningen sprang fore-peak tanken læk.

b) På rejse fra Rønne til Aalborg med skærver.

*Kollideret* d. 13/9 50 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 16/9 50.

Kl. ca. 20<sup>15</sup>, da T. kommende fra Lynetteløbet skulle anløbe Redmolen i Københavns havn og befandt sig omtrent tværs af Langeliniemolens røde fyr, sås om bb. i ca. 150 m afstand et skib, der var for udgående fra Søndre Frihavn, og som senere viste sig at være M/S »Rejød« af Aabo. Roret lagdes straks hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med luftfløjten, og motoren, der var stoppet, beordredes langsomt frem. Da R. ikke syntes at ændre kurs, afgaves påny en kort tone, hvorefter der fra R. hørtes 3 korte toner. Da R. begyndte at dreje bb. over blev T.s motor beordret fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede R. med stævnen mod T.s bb.s side ud for 3.-lugen, hvorved den øverste plade, lønning og skanseklædning blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

406. M/Gl. TURØ af Svendborg, 96 R. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Svendborg til Aabenraa med klid.

*Grundstødt* d. 23/2 50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 4/3 50.

Kl. ca. 0<sup>00</sup> passerede T. under en VSV.-lig kuling med klart vejr Tranesand, hvorefter der styredes V. t. S. Da Nordborg fyrs grønne vinkel pejledes i S., ændredes kursen til VSV. Da skibet kom ind i fyrets røde vinkel, blev det regndis, og noget senere grundstødte T. på nordsiden af Aabenraa Fjord og blev stående. D. 24/2 om morgenen kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

407. M/Jt. TUULLIKKI af Helsingfors, 27 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Australien med flygtninge.

*Strandet* d. 19/9 50 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21/9 50. Søforhør i Vorupør d. 18/11 50.

Kl. 11<sup>30</sup>, da T. under en frisk V.-lig brise med N.-gående strøm lå opankret ud for kysten, ribbede ankeret, og fartøjet drev ind på Vangsaa søndre strand. De ombordværende — 9 mand, 3 kvinder og 4 børn - blev bragt i land af redningsbåd fra land. T. er senere blevet bragt flot.

Anm. Årsagen til strandingen angives al være vejrforholdene.

408. Ff. UFFE af Thorøhuse, 2 B. R. T. Bygget ca. 1890/1914 af fyr.

*Kollideret* d. 10/12 50 i Lillebælt.

Søforklaring i Assens d. 19/12 50.

Se nr. 266.

409. M/S UNI-F af Groningen, 293 B. R. T. På rejse fra Aredaltangen til Frederikssund med jern.

*Grundstødt* d. 7/12 50 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 11/12 50.

Kl. 15<sup>00</sup> grundstødte U.-F under en let SØ.-lig brise og tåget vejr ca. 1/2 sm. VNV. for Ølsted grund. Skibet er senere blevet bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til farvandet i forbindelse med tåge.

410. S/S UNJA af Leningrad, 1400 B. R. T. På rejse fra Rostock til Murmansk med stykgods.

*Grundstødt* d. 6/6 50 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat. 6/6 50.

Kl. 9<sup>00</sup> grundstødte U. i stille vejr på Middelgrunden. D. 7/6 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

411. M/Sk. VALKYRIEN af Aalborg, 84 B. R. T. Bygget 1915 af eg og bøg. På rejse fra København til Aalborg i ballast.

*Kollideret* d. 20/4 50 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 25/4 50.

Se nr. 167.

412. Ff. VALKYRIEN af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Aarhus til København i ballast.

*Grundstødt* d.  $18/9$  50 ved Sjællands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat.  $18/9$  50. Søforklaring og søforhør i Nykøbing S. d.  $19/9$  50. Forlis-anmeldelse dat. Esbjerg d.  $16/11$  50.

Kl. ca.  $3^{30}$ , da V. under en jævn SSV.-lig brise med byger og N.-gående strøm i klart vejr befandt sig lidt V. for Kattegat SV. fyrskib, overlod føreren vagten til trediemanden med ordre til at styre Ø. t. S. og holde fyrskibet om bb., hvorefter føreren gik under dæk. Ca. 15 minutter efter, at fyrskibet var passeret, ændrede rorsmanden kursen mod et fyr, der sås i S.-lig retning. En halv time senere, kl. ca.  $4^{30}$ , grundstødte V. på V.-siden af Sjællands Rev. tæt S. for fyret. V. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at føreren overlod vagten til trediemanden, der kun havde faret til søs i 3 måneder, dels at trediemanden ikke styrede den opgivne kurs eller varskoede føreren, da han kom i tvivl om kursens rigtighed.

413. M/S VATNAJÖKULL af Reykjavik, 924 B. R. T. På rejse fra Gdynia til Reykjavik med stykgods.

*Grundstødt* d.  $8/12$  50 på Middelgrunden.

Strandingsindberetning dat.  $9/12$  50.

Kl.  $15^{15}$  grundstødte V. i tåge med N.-gående strøm på den S.-lige del af Middelgrunden. Samme dag kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.

414. 3 m. M/Sk. VEGA af Skärhamn, 148 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra Kåge til Vejle med træ.

*Grundstødt* d.  $21/9$  50 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Vejle d.  $25/9$  50.

Efter at V. havde passeret lys- og fløjtetønden i pkt. 18 i rute 28 ( $55^{\circ}39'3$  N.,  $10^{\circ}44'7$  Ø. sattes kursen mod lys- og klokketønden i pkt. 2 i rute 27 b ( $55^{\circ}39'7$  N.,  $10^{\circ}37'8$  Ø.), som holdtes om stb. Kl.  $10^{30}$  grundstødte V. under en let SV.-lig brise ved nordspidsen af Lillegrund og blev stående. D.  $22/9$  kl.  $6^{45}$  kom V. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

416. Ff. VENUS af Strandby, 13 B. R. T. På rejse fra fiskeri i Kattegat til Ebeltoft med levende fisk.

*Grundstødt* d.  $15/2$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $16/2$  50. Søforklaring og søforhør i Ebeltoft d.  $18/2$  50.

Kl. ca.  $18^{\circ}$  afsejlede V. under en stiv og tiltagende SSØ.-lig kuling med snetykning fra en fiskeplads ud for Sletterhage. Loddet holdtes gående. Da der efter  $1\frac{1}{4}$  times sejlads loddedes 4 m vand, lagdes roret hårdt bb. Herunder brækkede ror-kæden, og umiddelbart efter tog fartøjet grunden på Ahl Hage ca. 300 m fra land og blev stående. Ved grundstødningen blev V. læk og fyldtes med vand. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes havari på styregrejerne i forbindelse med vejrforholdene.

416. M/Gl. VENUS af Kolding, 94 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Holbæk til Mariager.

*Sprunget læk* d.  $23/2$  50 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $27/2$  50.

D.  $23/2$  da v. i hårdt vejr befandt sig i Kattegat, opdagedes vand i skibet. En undersøgelse ved skibets ankomst til Hadsund viste, at flere nagler i bunden var løse. Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

417. M/Gl. VENUS af Maarup, 46 B. R. T. Bygget 1897 af eg og bøg.

*Påsejlet* d.  $8/12$  50 i Nørresundby.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $11/12$  50.

Kl. ca.  $9^{00}$ , medens V. lå fortøjet langs kajen i Nørresundby, blev skibet påsejlet af tysk M/S »Tim«. Ved påsejlingen fik V. en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

418. M/Sk. VENØSUND af Struer, 317 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Skive til København med brunkul.

*Grundstødt* d.  $26/1$  50 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat.  $27/1$  50. Søforhør i Struer d.  $30/3$  50.

Kl. ca.  $17^{00}$  passerede V. under en jævn ØSØ.-lig brise den 2. røde l-kost ved Hummerbanken. Da distancen til den næste røde kost var udsejlet, og denne ikke sås, stoppedes motoren, og kursen ændredes lidt N. over. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D.  $27/1$  kl. ca.  $16^{30}$  kom V. flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af is ikke var i orden.

419. M/Sk. VERA LARSEN af Aarhus, 225 B. R. T. Bygget 1917/48 af stål.

*En mand faldet over bord og druknet* d.  $\frac{8}{8}$  50 i Aarhus havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat.  $\frac{9}{8}$  50. Søforhør i Aarhus d.  $\frac{11}{8}$  50.

Kl. 16<sup>45</sup>, da V. L. lå i Aarhus havn, kom en stilling, der var anbragt på skibets agterstævn, i svingning, da bedstemand Kaj Nyholm Jensen befandt sig midt på stillingen. Den pågældende fik herved overbalance og faldt bagover i vandet. Den ene ende af stillingen blev firet af og tampen af stillingsenden kastet ud efter den overbordfaldne, der imidlertid forsvandt uden at have fået tag i enden. En mand af skibets besætning sprang over bord og dykkede efter den forsvundne uden at finde denne. Ca. 20 minutter senere blev den pågældende fundet med dræg og i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

420. Ff. VERNER af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg.

*Kollideret* d.  $\frac{7}{12}$  50 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d.  $\frac{21}{12}$  50.

Kl. ca. 6<sup>30</sup> afgik V. i klart vejr fra østre havnebassin i Skagen havn. Kort før V. passerede den vdre sydlige havnemole, sås den grønne lanterne og en hvid toplanterne fra en indgående fiskeskutter, der senere viste sig at være »Hålø« af Gravarne. Roret blev lagt hårdt bb., men kort efter, da V.s udgik varskoede, at roret skulle lægges stb., blev motoren sat på fuld kraft bak for at undgå kollision. Lide efter tørnede H. imidlertid med sin stb.s side mod V.s stb.s bov. V. blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

421. Ff. VESTA af Rødbyhavn, 10 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til København med levende fisk.

*Havareret, forlist* d.  $\frac{1}{2}$  50 ved Møns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $\frac{3}{2}$  50. Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d.  $\frac{16}{2}$  50.

Kl. ca. 2<sup>00</sup>, da V. under en hård SØ.-lig kuling befandt sig Ø. for Møn, mistedes roret. Det lykkedes at komme ind og få fartøjet opankret ud for Hestehoved i 4 fv. vand. Kl. ca. 13<sup>00</sup> blev V. taget på slæb af et marinefartøj, men da slæberen kort efter brækkede, drev V. ind på grunden, hvor fartøjet hurtigt blev slået læk og vandfyldtes. Besætningen blev taget om bord i et andet fiskefartøj. V. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

422. Ff. VICTORY af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr.

*Kollideret* d.  $\frac{27}{3}$  50 ved indsejlingen til Esbjerg Fiskerihavn.

Søforhør i Esbjerg d.  $\frac{19}{7}$  50.

Se nr. 38.

423. Ff. VIKING af Sæby, 11 B. R. T.

*Strandet og forlist* d.  $\frac{22}{5}$  50 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Hansted d.  $\frac{27}{5}$  50.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da V. under en opfriskende SV.-lig kuling lå opankret ca. 100 favne V. for Hanstholm Læmole, besluttedes det at lette, og motoren blev startet og ankeret hevet hjem. Da skruen blev koblet til, stoppede motoren. Ankeret blev straks stukket ud, men inden det fik hold, tørnede fartøjet molen, hvorved det blev læk og hurtigt sank. Besætningen blev reddet af en båd fra land. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at motoren blev belastet, forinden den var blevet tilstrækkelig gennemvarmet.

424. M/B VIKING af Sønderborg.

*Kollideret* d.  $\frac{14}{6}$  50 i Als Sund.

Søforhør i Sønderborg d.  $\frac{6}{9}$  50.

Se nr. 81.

425. M/Gl. VITUS BERING af Horsens, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Moss til Porsgrunn i ballast.

*Grundstødt* d.  $\frac{19}{9}$  50 i Oslofiorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d.  $\frac{26}{9}$  50.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da V. B. i stille vejr med Y. gående strøm styrende en NNV.-lig kurs befandt sig i farvandet mellem T jømo og Nøtterø, sås forude en midtfarvandsstige, afmærkende et skær, som det besluttedes at passere om bb. Kort efter tog skibet grunden på skæret og blev slående. V. B. kom senere flot ved fremmed hjælp. En undersøgelse viste, at bb.s slingrekøl var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren har bedømt afstanden til skæret forkert.

426. M/Jt. VIVIAN af Nakskov, 19 B. R. T. På rejse fra Fakse Ladeplads til Kolding med foderkalk.

*Havareret* d.  $22\frac{1}{2}$  50 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Kolding d.  $9\frac{1}{3}$  50.

D.  $22\frac{1}{2}$  afgik V. i hårdt vejr med tilsvarende sø fra Kragenæs, hvor fartøjet havde søgt læ. Da V. befandt sig ca. 3 sm SØ. for Omø, mærkedes et hårdt stød i fartøjet. Der pejledes, men da fartøjet ikke trak vand, fortsattes rejsen. Ca.  $1\frac{1}{2}$  time senere opdagedes det, at det øverste af rorbeslaget samt en del af rorstævnen var løs, hvorefter V. med assistance fra et fiskefartøj søgte ind til Omø, hvor skaden udbedredes. Rejsen fortsattes d.  $24\frac{1}{2}$ . D.  $26\frac{1}{2}$ , da V. befandt sig ca. 5 sm. SØ. for Aarøsund, opdagedes det, at der var vand i motorrummet. En undersøgelse viste, at stævnrøret var læk. Pumpen blev sat i gang, men stoppede ca. 2 timer senere. Da vandet stadig steg, blev motoren stoppet, og fartøjet blev for sejl alene sejlet ind til Aarøsund, hvor pumpe fra land rekvireredes. D.  $3\frac{1}{3}$  afsejlede V. fra Aarøsund under ledsagelse af et andet skib.

Anm. Ministeriet må antage, at V. har tørnet en undervandshindring.

427. M/S WALTRAUD af Hamburg, 202 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Stockholm med koks.

*Grundstødt* d.  $19\frac{1}{5}$  50 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat.  $19\frac{1}{5}$  50.

Kl.  $4^{10}$  grundstødte W. i stille, overskyet vejr ved Masnedø Kalverev. D.  $22\frac{1}{5}$  kom skibet flot, efter at ca. 70 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.

428. M/Gl. W. KLITGAARD af Frederikshavn, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Horten til Vesterø havn.

*Grundstødt* d.  $5\frac{1}{2}$  50 ved Læsøs N.-kyst.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d.  $17\frac{1}{2}$  50.

Kl.  $1^{45}$  passerede W. K. i tæt tåge Skagen Rev fyrskib. Der styredes S. Da der efter loggen herfra var udsejlet 27 sm., loddedes 20 favne vand, og kursen ændredes til SSØ. Da loddet viste 7 favne vand og tågesignalet ved Vesterø havn endnu ikke kunne høres, ændredes kursen til N. Kort tid efter — kl.  $6^{45}$  — tog fartøjet grunden på Nordre Rønner og blev stående. W. K. blev samme dag bragt flot ved fremmed hjælp.

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

429. M/Tjk. ZEEMEEUW af Groningen, 99 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Skive med superfosfat.

*Grundstødt* d.  $15\frac{1}{1}$  50 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat.  $15\frac{1}{1}$  50.

Kl.  $7^{30}$  grundstødte Z. under en jævn NV.-lig brise med diset vejr og udgående strøm ved Egense Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

430. M/Jt. ZEPHYR af Lohals, 55 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Køge til København i ballast.

*Kollideret* d.  $14\frac{1}{12}$  50 i Kalveboderne.

Søforhør i København d.  $21\frac{1}{12}$  50.

Se nr. 340.

431. M/Gl. ZEUS af København, 168 B. R. T. Bygget 1936 af stål.

a) På rejse fra København til Aarhus med palmekerner.

*Grundstødt* d.  $1\frac{1}{3}$  50 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat.  $1\frac{1}{3}$  50. Søforklaring og søforhør i Stege d.  $22\frac{1}{3}$  50.

D.  $28\frac{1}{2}$  kl.  $21^{30}$  passerede Z. Lappegrund fyrskib. Kl.  $22^{30}$  havdes Nakkehoved fyr i mv.  $215^\circ$ , afstand 2,2 sm., log 9,8. Der styredes mv.  $305^\circ$ . Kl.  $22^{55}$  ændredes kurs til  $272^\circ$ , log 12,9. Kl.  $23^{40}$  mindskedes fart på grund af tågebanker. D.  $1\frac{1}{3}$  kl.  $0^{00}$  ændredes kurs til  $270^\circ$ , log 21,2. Det blæste da en let NV.-lig brise med skiftende sigtbarhed på grund af tågebanker. Kl.  $1^{50}$  sås skæret af Hesselø fyr ca. 2 str. om stb. Der ændredes straks kurs til S. og umiddelbart efter til SØ., og farten mindskedes yderligere. Afstanden til Hesselø antoges al være  $2-2\frac{1}{2}$  sm. Der blev gjort klar til at tage lodskud. Kort efter tog Z. grunden ved Hesselø SØ.-rev og blev stående. Kl.  $13^{30}$  kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr og strømsætning.

Anm. 2. Z.s bedstemand blev ved en af Stege søret under  $6\frac{1}{1}$  51 afsagt dom idømt en statskassen tilfaldende bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af  $25\frac{1}{9}$  48 om sejlansvisninger for skibe.

b) *En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 18/10 50 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18/10 50.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, da Z. lå fortøjet ved Larsens Plads i København, skulle skibets bedstemand starte lysmotoren. Herunder slog motoren tilbage, hvorved håndsvinget ramte den pågældende over munden, der blev stærkt beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

c) På rejse fra Gdynia til København med stykgods.

*Motorhavari* d. 19/11 50 i Østersøen.

Søforhør i København d. 22/11 50.

Kl. 1<sup>40</sup>, da Z. i stille vejr med rolig sø befandt sig ca. 8 sm. SSV. af Rønne, gik motoren i stå. Kl. 7<sup>00</sup> blev Z. taget under bugsering af et tilkaldt fiskefartøj, og kl. ca. 22<sup>00</sup> ankom skibene til København.

432. M/Gl. ÆRØ af Marstal. 81 B. R. T. Bygget 1015 af eg.

a) På rejse fra Stralsund til København med salt.

*Rørt grunden* d. 2/4 50 ved Amager.

Søforhør i København d. 4/4 50.

Kl. ca. 0<sup>00</sup>, da Æ. under en frisk SV.-lig brise befandt sig 1<sup>1/2</sup> sm. SØ. t. S. af Møns fyr, ændredes kursen til mv. N. 8° Ø. Farten var 6,5 knob. Kl. ca. 3<sup>25</sup> havdes Stevns fyr tværs, hvorefter vejret blev usigtbart. Kl. 5<sup>45</sup>, da distancen til Drogden fyr var udsejlet, loddedes 10 m vand. og derefter loddedes jævnlige faldende dybder til 6,5 m, hvorefter der drejedes stb. over samtidig med, at farten mindskedes. Umiddelbart efter — kl. 5<sup>55</sup> — mærkedes to hårde stød i skibet. Et lodskud viste da ca. 3 m. Kursen ændredes til S., og kort efter sås den røde 1-kost ved Dragør Sandrev. Herefter fortsattes rejsen til København.

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

b) På rejse fra Rostock til Skelskør med briketter.

*Havareret* d. 23/8 50 i Skelskør havn.

Søforklaring i Skelskør d. 25/8 50.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> skulle Æ., der var for indgående, svaje og gå langs kulkajen i Skelskør havn. Strømmen var hårdt indgående, og Æ., der ikke kunne komme rundt, blev ført ned i den Ø.-lige side af havnen, hvor skibet tog grunden og blev stående. Kort efter kom Æ. flot ved egen hjælp og blev fortøjet langs kajen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes strømforholdene.

c) På rejse fra Korsør til Rostock i ballast.

*Sprunget læk* d. 20/12 50 i Østersøen.

Søforklaring i Marstal d. 2/1 51.

D. 19/12 kl. 19<sup>00</sup> afsejlede Æ. fra Korsør. Da skibet befandt sig ved Fehmern Bælt Fyrskib, friskede vinden fra NØ. til styrke 7, og Æ. arbejdede hårdt i søen. Ved ankomsten til Warnemünde d. 20/12 kl. 7<sup>30</sup> fandtes vand i skibet, og en undersøgelse viste, at der var opstået en lækage langs kølnådden.

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

433. M/Gl. ÆRØPAKET af Marstal, 111 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra Rostock til Ballen med briketter.

*Grundstødt* d. 21/1 50 ved Samsø Ø.-kyst.

Søforhør i Aabenraa d. 30/1 50.

D. 20/1 kl. 24<sup>00</sup> passerede Æ. Røsnæs Puller fyr, hvorefter der styredes NV. Da det blev tæt tåge, holdtes loddet gående. D. 21/1 kl. 5<sup>30</sup>, da et lodskud gav 5 m vand, blev skibet opankret. Kl. 8<sup>00</sup>, da tågen lettede noget, sås Besser Rev og Stålhøj Hage i en afstand af ca. 3/4 sm. Der lettedes og styredes S. 1/2 Ø. med langsom fart. Loddet holdtes gående og gav 5—6 m vand. Kl. 8<sup>35</sup> grundstødte Æ. i stille, tåget vejr ved Stålhøj Hage og blev stående. Kl. 20<sup>30</sup> blev skibet bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev Æ læk ved rorstammen.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med utilstrækkelig brug af loddet som kontrol for bestikket.

Anm. 2. Æ.s fører har for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1948 om sejlansvisninger for skibe vedtaget en statskassen tilfaldende bøde på 200 kr.

### Tabel A.

Art og antal af de for året 1950 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Holland- 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 .....	15	1	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	17	3
Grundstødning .....	78	37	—	4	6	3	1	2	5	15	2	6	1	3	—	4	93	74
Kæntring .....	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
Sprunget læk i søen .....	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	2
Forladt synkefærdig .....	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	10	1
Forskellig søskade .....	43	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	27
Kollision .....	7	4	51	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	76	53
Brand .....	13	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	13	15
Borteblevet .....	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Overbordfald m. m. ....	13	23	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	1	—	1	13	28
Krigsforlis .....	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Krigshavari .....	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
.. Ialt ....	265	161	—	5	9	4	1	3	6	17	2	8	1	5	—	7	284	210

494

### Tabel B.

Art og antal af de i året 1950 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	Sejlskibe		Dampskib		Tilsammen	
	Antal skibe	BRT	Antal skibe	BRT	Antal skibe	BRT
Stranding, grundstødning m. m. ....	16	453	1	170	17	623
Kæntring .....	—	—	2	2009	2	2009
Forladt synkefærdig .....	9	304	—	—	9	304
Kollision .....	1	20	1	190	2	210
Krigsskade .....	3	106	3	2301	6	2407
Brand .....	2	109	1	318	3	427
Borteblevet .....	1	99	—	—	1	99
Ialt ...	32	1091	8	4988	40	6079

### Tabel C.

Tab af menneskeliv ved de for danske skibe for året 1950 opførte søulykker og søskader.

Ulykkestilfældets art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, forlis eller anden søskade .....	9	24	33
Overbordfald .....	5	6	11
Krigsårsager .....	6	2	8
Andre ulykkestilfælde .....	5	4	9
Ialt ....	25	36	61

Tabel D.

Danske og fremmede skibes strandinger m. m. i året 1950 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv		
	Strandinger m.m.				Tilsammen	Strandinger m.m.				Tilsammen		Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		med forlis			uden forlis		med forlis						
	Sejl	Dp.	Sejl	Dp.		Sejl	Dp.	Sejl	Dp.					
Jyllands vestkyst (til Hanstholm) .....	6	1	3	—	10	3	—	1	1	5	15	—	—	—
Jyllands nordvestkyst (Skagen indbefattet)	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—
Jyllands østkyst .....	16	4	2	—	22	4	4	—	—	8	30	—	—	—
Limfjorden .....	6	3	—	—	9	1	2	—	—	3	12	—	—	—
Læsø .....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Anholt .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fyns nordkyst (med Samsø).....	7	5	1	—	13	2	2	—	—	4	17	—	—	—
Fyns vest- og sydkyst (med Ærø) .....	4	1	—	—	5	1	3	—	—	1	9	—	—	—
Fyns østkyst (med Langeland).....	3	2	—	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—
Sjællands nordkyst (med Hesselø).....	4	2	—	—	6	1	2	—	—	3	9	—	—	—
Sjællands vestkyst (med Sprogø) .....	3	1	1	—	5	1	3	—	—	1	9	—	—	—
Smålandsfarvande (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	9	2	—	—	1	—	6	—	—	6	17	—	—	—
Lollands og Falsters syd- og vestkyst .....	3	1	—	—	4	—	2	—	—	2	6	—	—	—
Møns øst- og sydkyst .....	1	—	4	—	5	—	1	—	—	1	6	—	—	—
Sjællands østkyst (syd fra til Amager) ..	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	—	—	—
Amager .....	1	1	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—
Saltholm .....	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	2	—	—	—
Middelgrund .....	—	1	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—
Øresundskysten (fra Københavns Frihavn)	1	3	—	—	4	—	1	—	—	1	5	—	—	—
Bornholms vestkyst .....	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—
Bornholms østkyst .....	3	—	—	—	3	1	—	1	1	3	6	—	—	—
Ialt ...	72	27	11	—	110	16	34	2	2	54	164	—	—	—

## 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 — 494 — noget større end i 1949 og 1948, hvor tallene var henholdsvis 470 og 471.

### *Forlis af danske skibe*

Af danske damp- og motorskibe er i 1950 gået tabt 8 med en samlet tonnage på 4988 B. R. T. I 1949 og 48 var tabene henholdsvis 7 skibe med 2175 B. R. T. og 8 skibe med 8928 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1950 32 skibe med 1091 B. R. T. mod i 1949 37 skibe med 1935 B. R. T. og i 1948 35 skibe med 1882 B. R. T. Af de fornævnte forliste danske skibe er ialt 6 skibe med ialt 2407 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængninger, nemlig 2 fiskefartøjer og 1 sejlskib med hjælpemaskinkraft på tilsammen 106 B. R. T. (se nr. 160, 293 og 338) samt 2 dampskibe og 1 motorskib på tilsammen 2301 B. R. T. (se nr. 70, 125 og 364).

### *Brand*

I året 1950 har der ialt været 28 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 4 tilfælde i dampskibe, 11 tilfælde i motorskibe, 8 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 5 tilfælde i fiskefartøjer. Årsagerne til brandene var følgende: I dampskibe i 1 tilfælde antændelse af spildolie under kedlerne, i 1 tilfælde gnidningsvarme fremkaldt ved losning med grab, i 1 tilfælde, at trægløder fra fyret har antændt brændselolie, og i 1 tilfælde ukendt; i motorskibene i 1 tilfælde kollision, i 2 tilfælde selvantændelse i ladningen, i 1 tilfælde uforsigtighed ved tobaksrygning, i 2 tilfælde fejlbetjening af ventiler på en olieledning, i 1 tilfælde at et stempel har revet i cylinderforingen, i 1 tilfælde overophedning af kabyskomfuret og i 3 tilfælde ukendt; i sejlskibene med hjælpemaskinkraft i 1 tilfælde kortslutning, i 2 tilfælde selvantændelse i ladningen, i 1 tilfælde uforsigtighed ved kogning af beg på et primusapparat og i 4 tilfælde ukendt; i fiskefartøjerne i 1 tilfælde at tilførselsrørene til blæselampen for henholdsvis luft og petroleum var ombyttet, i 1 tilfælde uforvarlig installation i maskinrummet af en gasflaske, i 1 tilfælde at olie er Slynget op på motorens glødehoved, i 1 tilfælde en overophedet kakkellovn, og i 1 tilfælde at der ikke var etableret tilbørlig vagtjeneste for natten.

### *Tab af menneskeliv*

Ifølge tabel C er tab af menneskeliv ved overbordfald indtruffet i 11 tilfælde; i 1949 og 1948 var det tilsvarende tab henholdsvis 18 og 13. Som følge af minesprængninger er i 1950 8 menneskeliv gået tabt ved ulykker overgået danske skibe.

Af de ifølge tabel C omkomne 61 personer vai 52 søfarende.

Danske søretters domme eller udtalelser om søulykker overgået danske skibe i 1950 er afgivet i 12 tilfælde.