

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1951

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1952

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.



65. 9813
Det 59

Christreus Bogtrykkeri, København

64273

Indholdsfortegnelse

Søulykker i 1951	5
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1951.	85

1951

1. Jolle A. A. F. F. 127. På rejse fra Graasten til Egersund.

Kollideret d. $\frac{9}{1}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Graasten d. $\frac{23}{1}$ 51.

Kl. ca. 17³⁰, da jollen under roning og uden tændt lanterne befandt sig uden for Graasten havn, hørtes brusen forude, og kort efter blev den påsejlet af toldbåden fra Egersund.

Af den af toldbådens besætning afgivne forklaring fremgår, at toldbåden afgik fra Egersund kl. ca. 17³⁰ på rejse til Graasten. Vejret var mørkt, men sigtbart. Da toldbåden var uden for Graasten havn, sås noget mørkt forude. Roret blev lagt hårdt stb., og maskinen sat på fuld kraft bak, men i det samme indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra jollen intet lys blev vist.

2. SM. AAGE af Rønne, 99 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

En mand af besætningen kulilteforgiftet d. $\frac{6}{2}$ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{6}{2}$ 51.

Kl. 07⁴⁵, da bedstemanden, hvis køje befandt sig i lukafet forude, skulle purres, svarede den pågældende ikke, men lå og vred sig, som om han havde krampe. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet, hvor det konstateredes, at han var kulilteforgiftet. Ved en nærmere undersøgelse af lukafets kakkelovn, i hvilken der sidst havde været fyret den foregående aften kl. ca. 22⁰⁰, fandtes kakkelovnsrøret delvis tilstoppet af sod og aske samt tæret flere steder.

Anm. Ministeriet må antage, at uheldet skyldes tærehullerne i kakkelovnsrøret i forbindelse med dårlig lufttilførsel.

3. Ff. AAGE af Frederikshavn, 29 B. R. T. Bygget 1911 af eg. På rejse til fiskeplads i Østersøen.

En mand forsvundet d. $\frac{9}{12}$ 51 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{12}{12}$ 51.

Kl. ca. 00⁴⁵, da Aa. under en let V.-lig brise med moderat sø befandt sig ca. 18 sm. SØ. af Ølands Sødra-Grund, styrende ØNØ., sås en mand af besætningen — fisker Carl Christian Herman Frænde af Strandby — gå agterud. Straks efter tog fartøjet en svær overhaling, og rorgængerens gik ud af styrehuset for at se efter den pågældende, der imidlertid var forsvundet. Fartøjet blev straks lagt på modsat kurs, og farvandet blev afsøgt i ca. 3 timer uden resultat. Aa. sejlede derefter til Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har mistet fodfæstet og er faldet over bord.

4. Ff. ACTINIA af Esbjerg, 43 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Grundstødt d. $\frac{9}{1}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{5}$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰ passerede A. under en opfriskende NØ.-lig kuling med snebyger Skagens Rev fyrskib. Det antoges, at strømmen var V.-gående. Fra fyrskibet styredes SV. t. S. mod lys- og fløjtetønden Skagens Rev SE. Ca. 15 minutter senere viste ekkoloddet 5 favne vand, hvorfor kursen ændredes til SØ.; men umiddelbart efter, da ekkoloddet viste 2 favne vand, tørnede skibet grunden nogle gange, hvorved det blev læk. Da A. kunne holdes læns med pumperne, sejlede tilbage til fyrskibet, hvorefter der, da det viste sig, at der var hård NV.-gående strøm, styredes S. i ca. 10 minutter. Derefter styredes SSV. i ca. 10 minutter, hvorpå motoren, da

ekkoloddet viste 5 favne vand, stoppedes. I kort afstand sås den røde spidstønde med 3 opadvendte koste på NØ.-siden af Skagens Rev. Lidt efter fortsattes sejladsen til Skagen, hvortil A. ankom kl. ca. 21⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

5. SM. ADELE af Marstal, 48 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Flensborg til Fakse Ladeplads med koks.

Grundstødt d. 15/7 51 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsberetning dat. 17/7 51. Søforklaring i Maribo d. 18/7 51.

Kl. 16³⁰ passeredes A. under en let NNV.-lig brise med regnbyger og usigtbart vejr den sribede klokketønde med ballon ud for Staalbybs N.-lige indløb, hvorefter der styredes SØ. t. S. Kl. 17⁰⁰ tog A. grunden ca. 1000 m NNØ. for den hvide 1-kost på V.-siden af Fejø Staalgrund og blev stående. D.16/7 kl. 2230 kom A.flot ved fremmed hjælp, efter at en del af dækslasten var kastet over bord og ca. 10 tons af lasten var blevet lægtret.

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

6. SM. ADELE af Hundested, 60 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Næstved til Rønne i ballast.

Motorhavari, grundstødt d. 10/11 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsberetning dat. 12/11 51. Søforklaring og søforhør i Store-Heddinge d. 20/11 51.

Kl. ca. 14⁰⁰ passerede A. under en frisk ØNØ.-lig brise lys- og fløjtetønden „Bøgestrøm“, hvorefter kursen ændredes mod Rødvig. Det opdagedes nu, at motorens forreste krumtapleje varmede stærkt, hvorfor skibet sejledes tilbage til Bøgestrømmen for at komme i læ. Kl. ca. 15⁰⁰ opankredes A. for bb.s anker ved N.-lige Sæløer Plade. Om aftenen friskede vinden noget, og kl. ca. 22⁰⁰ begyndte skibet at drive for ankeret. Der blev nu stukket på kæden, indtil der var ca. 40 favne kæde ude, og stb.s anker blev sat. Kort efter tog A. grunden på 55°06'4 N. 12°11'4 Ø. D. 12/11 om eftermiddagen friskede vinden til hård Ø.-lig kuling med voldsom sø, og i løbet af natten blev A. sat ca. 100 m længere op på grunden. D. 14/11 ved dagry blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

7. SM. ADI af Svendborg, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Stettin til Køge.

Kollideret d. 15/9 51 i Kaiserfahrkanalen mellem Stettiner Haff og Swinemünde.

Søforklaring i Aarhus d. 17/9 51 og i Køge d. 21/9 51.

Kl. 11²⁵, da A. i stille vejr med modgående strøm befandt sig i Kaiserfahrkanalen, sås et andet skib, der senere viste sig at være S/S „Hafnia“ af København, nærme sig agterfra. A. blev holdt i sin stb.s side af kanalen; men kort efter, da H. var tværs af A., blev skibet suget ind mod H. Roret lagdes hårdt stb., og motoren sattes på langsomt frem, men umiddelbart efter tørnede A.s bb.s side mod H.s stb.s låring, hvorved det opstående blev en del beskadiget. Skibene fortsatte derefter langs siden af hinanden, indtil H. tørnede kanalens Ø.-lige side. A. bakkedes derefter fri og fortsatte rejsen til Swinemünde.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der havde lods om bord, og som var på rejse fra Stettin til Aarhus, kl. 11¹⁰ i stille vejr med medgående strøm befandt sig i Kaiserfahrkanalen, da A. sås forude om stb. i en afstand af ca. 2 skibslængder. Da A. havdes omtrent tværs, sås skibet gire bb. over mod H., hvorfor maskinen, der gik med reduceret fuld kraft frem, beordredes fuld kraft frem, og umiddelbart efter stop, hvorefter kollisionen skete som ovenfor anført. Bb.s anker blev stukket i bund; men kl. 11¹⁵ tørnede H. med stb.s bov mod kanalsiden og blev derefter svajet rundt af strømmen på modsat kurs.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes sugning mellem skibene.

8. M/S ADLER af Hamborg, 119 B. R. T. På rejse fra Hamborg til Skive med rapsskrå.

Grundstødt d. 2/12 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/12 51.

Kl. ca. 23³⁰ grundstødte A. i stille vejr med udgående strøm ved den røde 2-kost på Nordmands-Hage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

9. S/S AGIOS SPYRIDON af Chios, 3658 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Zeebrügge til Nørresundby med pyrit.

Grundstødt d. 9/1 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Aalborg d. 25/1 51.

Kl. 12³⁵, da A.S. holdt gående ud for den gravede rende over Hals Barre, afventende lods, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 14¹⁵ kom A. S. flot ved egen hjælp.

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

10. SM. AINO af Vejle, 143 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Aarhus til Göteborg med rug.

Forlist d. $\frac{4}{11}$ 51 i Kattegat; 6 omkomne.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{18}{12}$ 51. Forlisanmeldelse dat. Vejle d. $\frac{25}{3}$ 52.

D. $\frac{3}{11}$ kl. ca. 16⁰⁰ afsejlede A. fra Aarhus. D. $\frac{4}{11}$ fandtes A. sunket på 56°55' N. 12°20' Ø. i 12 m vand med masterne ragende ca. 3 m op over vandet. D. $\frac{6}{11}$ drev A.s redningsbåd i land ved Asaa med to omkomne. Der er ikke fundet spor af de øvrige 4 ombordværende.

Anm. De omkomne var: Skibsfører Løhmann Johannes Henning af Vejle, bedstemand Edwin Carl Møller af København, ungmand Frederik Heidemann af Aarhus, kok og ungmand Per Kramer Hansen af Vejle, kok Henny Jenny Poula Jensen og fru Lizzi Sørensen, begge af København.

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

Grundstødt d. $\frac{15}{2}$ 51 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{2}$ 51. Søforklaring i Odense d. $\frac{28}{2}$ 51.

Kl. ca. 00⁰⁰, medens A. under en opfriskende NØ.-lig kuling med sne lå opankret for stb.s anker NØ. for Flintholm i rendens stb.s side indenfor kostene, gik skibet i drift. Der blev stukket på kæden, og motoren startedes, men kl. ca. 01⁰⁰ tog skibet grunden ved Flintholm og blev stående. D. $\frac{18}{2}$ kl. 20³⁰ kom A. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

12. S/S ALICE af København, 1222 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Kristinestad til Rouen med papirmasse

Kollideret d. $\frac{9}{7}$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Hamborg d. $\frac{17}{7}$ 51.

Kl. 03³⁵ passerede A. Fehmarnbelt fyrskib tæt om bb. Vejret var klart, og der styredes rv. 271°. Kl. ca. 03⁴⁵ blev det regntykning, og omtrent samtidig sås 2—2 $\frac{1}{2}$ streg om stb. toplysene fra et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „Ramsdal“ af Nagu, næsten overet. Roret beordredes straks hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med dampfløjten. Kort efter sås R.s grønne sidelys, og kl. 03⁴⁸ tørnede A. med bb.s side af stævnen mod R.s stb. side mellem luge nr. 1 og 2. Ved kollisionen fik A. stævnen trykket ind, og skibet blev læk i forskibet.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

13. Ff. ALPHA af Skærbæk, 12 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. $\frac{21}{5}$ 51 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{31}{5}$ og d. $\frac{6}{6}$ 51.

Da A., hvis motor gik fuld kraft frem, med ca. 6 knobs fart passerede de yderste moler i Skagen havn, mindskedes farten noget. Da fartøjet befandt sig i sin stb.s side af sejllobet ca. 25 m fra den indre, østre havnemole, sås lods båden, M/S „Skagen“ af Frederikshavn, bakke rundt om molehovedet. A.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, hvorved fartøjet tabte styringen og drejede til bb. Umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod S.s fenderliste agterude om stb. Ved kollisionen blev A.s stævn knust. Efter kollisionen sejlede A. ved egen hjælp til beddingspladsen, hvor fartøjet blev sat på grund.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 16⁴⁵ for langsom fart bakkede ud fra kajen. Da agterskibet var godt klar af den indre, østre tværmole, sås A. for indgående. S.s skrue blev koblet fra, og der afgaves 3 korte toner med fløjten. Da A., der tilsyneladende ikke mindskede farten, befandt sig ca. 25 m fra S., blev S.s motor kastet fuld kraft frem, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført, uden at S. led nogen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge fartøjers førere har misforstået det andet fartøjs manøvrer.

14. M/S ALVI af Sand, 40 B. R. T. Bygget 1941 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Færøerne til Island.

Borteblevet i oktober 51 i Atlanterhavet; 5 omkomne.

Indberetning fra statens skibstilsyn dat. $\frac{6}{11}$ 51. Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{12}{2}$ 52.

D. $\frac{25}{10}$ var A., der under en orkanagtig Ø.-lig storm sammen med 2 andre færøske fiskefartøjer befandt sig ca. 22 sm. SV. for Portland på Island, i radioforbindelse med Ff. „Sonja Egholm“. S. E. forsøgte kl. ca. 16⁰⁰ igen at komme i forbindelse med A., men forgæves. D. 28., 29. og 30. eftersøgte A. fra flyvemaskine i godt vejr, men eftersøgningen var resultatløs, hvorfor det må antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

15. M/S AMIGO af Rotterdam, 265 B. R. T. På rejse fra Connah's Quay til Frederiksværk med ildfaste sten.

Grundstødt d. $\frac{30}{5}$ 51 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{6}$ 51. Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{6}{6}$ 51.

Kl. 09²⁸ passerede A. Hundested under en svag NV.-lig brise med hård udgående strøm. Motoren gik langsomt frem. Kl. ca. 10²⁰ sås om bb. 2 hvide stager. Kl. ca. 10²⁵ tog A. grunden på NV.-siden af Kirkegrunden og blev stående. D. $\frac{1}{6}$ kl. 22¹⁵ kom skibet flot, efter at ca. 90 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at et bundgarnsmærke blev antaget for farvandsafmærkning.

16. Ff. ANCHER af Skagen, 18 B. R. T. Bygget 1918.

Kollideret d. $\frac{4}{7}$ 51 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{12}{7}$ 51.

Om eftermiddagen, da A. var ved at forhale fra den gamle auktionshal til sin liggeplads ved petroleumskajen og med en fart af ca. 2 sm. i timen befandt sig midt i havnebassinet ud for den gamle pier, så Ff. „Omega“ af Løkken om bb. i en afstand af ca. 100 m, styrende en kurs, der skar A.s kurs. A. bibeholdt kurs og fart. Da O. ikke syntes at ville gå af vejen, og der syntes fare for en kollision, blev motoren sat på fuld kraft bak. Kort efter tømmede A. imidlertid med stævnen mod O.s stb.s side, og O. sank øjeblikkelig.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var under forhaling fra fiskeauktionshallen til Vestre havnebassin, befandt sig ud for den gamle pier i sin stb.s side af løbet, sås A. i en afstand af ca. 10—12 m om stb. Roret lagdes hårdt bb., og det forsøgte at sætte motoren, der gik langsomt frem, på fuld kraft frem, men regulatoren virkede ikke. Umiddelbart efter skete kollisionen, som ovenfor anført. Besætningen blev taget om bord i et tililende fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra begge fartøjers side er udvist for ringe agtpågivenhed.

17. M/S ANDREAS BOYE af Marstal, 500 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En havnearbejder omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{13}{3}$ 51 i Svendborg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{14}{3}$ 51. Politirapport dat. $\frac{13}{3}$ 51.

Kl. ca. 20¹⁵, da A. B. var under losning i Svendborg havn, gik spillet ved 1-lugen pludselig igang, uanset at der ikke var givet tegn for ophivning. Spilmanden — havnearbejder Hans Henrik Knudsen — sås ligge hen over spillet med højre arm i klemme mellem spillets to tromler og med højre side af hovedet knust. I en tilkaldt ambulance blev den forulykkede kørt til hospitalet, hvor det viste sig, at døden var indtrådt.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende har lænet sig frem over spillet for at ordne losseløberen, hvorved han er kommet til at åbne for dampventilen, så spillet er gået igang. Han har herved fået armen i klemme og er blevet trukket fremefter og dræbt.

18. S/S ANNA af Nieuport, 752 B. R. T. På rejse fra Sønderborg til Wismar i ballast.

Grundstødt d. $\frac{16}{9}$ 51 i Sønderborg Bugt.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{9}$ 51.

Kl. ca. 07³⁰ grundstødte A. under en jævn V.-lig brise med S.-gående strøm ved Middellgrunden. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at A. mistede skruen.

19. SM. ANNA af Hals, 95 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Hammerhavnen til Odesund med stennemel.

Grundstødt d. $\frac{18}{10}$ 51 ved Saltholm.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{29}{10}$ 51. Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{10}{3}$ 52.

Kl. ca. 23⁰⁰ passerede A. i stille, tåget vejr Nordre Røse fyr med kurs mod Hollænder-

dybet. Kort efter grundstødte skibet ved den hvide 2-kost ved Smågrundene. D. $19/10$ kl. ca. 02^{00} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

20. M/S ANNAM af København, 6726 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Aden til Melbourne.

Motorhavari i november 51 i Det indiske Ocean; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Colombo d. $4/12$ 51.

D. $9/11$ kl. 05^{00} , da A. i stille vejr befandt sig på ca. $2^{\circ}20'$ N. $59^{\circ}42'$ Ø., stoppedes begge hovedmotorer for reparation og kunne ikke senere startes. D. $18/11$ kl. ca. 14^{00} , da A. var drevet 398 sm. i ret Ø.-lig retning, blev skibet taget på slæb af M/S „Malaya“ og slæbt til Colombo, hvortil skibene ankom den $23/11$.

21. M/S ANNA MÆRSK af København, 6625 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Havareret d. $10/12$ 51 på Cebu red.

Søforklaring i Hongkong d. $4/1$ 52. Søforhør i København d. $21/4$ 52.

D. $10/12$ mellem kl. 00^{00} og kl. 01^{00} , da A. M. under en typhoon lå til ankers på Cebu red med 135 fv. kæde ude på stb.s anker og 45 fv. på bb.s anker, sprang vinden om fra ØNØ. til VSV., og skibet svajede rundt. Sigtbarheden var 0. Under svajningen mærkedes flere stød i skibets bund. Pludselig sås et andet skib på stb.s side, maskinen blev slået langsomt frem, men umiddelbart efter tørnede det andet skib mod A. M. agten for midtskibs og gled langs siden og forsvandt agter ude. Kl. ca. 01^{00} sås et mindre skib, der senere viste sig at være „La Estrella Caltex“, komme drivende ned mellem A. M.s ankerkæde og stævn, hvorved dets mast blev revet af, og toppen blev hængende på stb.s ankerkæde. L. E. C. drev derefter langs A. M.s bb.s side og blev liggende, hvorefter besætningen sprang om bord i A. M. Det oplystes, at A. M. ca. 3 kvarter tidligere havde tørnet L. E. C, der lå fortøjet ved kajen, og som derved havde sprængt fortøjningerne. Ved dag gry, da vinden var aftaget og sigtbarheden bedret, konstateredes det, at A. M. var drevet ca. 2 sm. Det viste sig senere, at skibets stb.s side, dets bund og motor var blevet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

22. Ff. ANNA SOPHIE SCHOU af Frederikshavn, 37 B. R.T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Østersøen.

En mand skyllet over bord og druknet d. $25/11$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. $29/12$ 51.

Kl. ca. 16^{00} , da A. S. S. under en SV.-lig kuling med høj sø befandt sig ca. 40 sm. Ø. af Østergarn fyr med drivanker sat og motoren gående langsomt frem, skyllede en svær sø ind over fartøjet, på hvis dæk 2 fiskere var beskæftiget med at rense fisk. Da fartøjet atter rettede sig op, var den ene af de pågældende — fisker Svend Christensen af Frederikshavn — forsvundet, ligesom de på styrehusets sider anbragte redningskranse var skyllet over bord. Drivankeret blev straks stukket fra, og en eftersøgning iværksattes ved projektørlys. Efter ca. 1 times forløb indstilledes eftersøgningen, der var resultatløs.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

23. SM. ANNE-GRETHER af Søby, 81 B. R. T. Bygget 1915 af eg og bøg. På rejse fra Walkom til Aabenraa med træ.

Grundstødt d. $25/6$ 51 ved Sveriges S.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Karlskrona d. $2/7$ 51. Søforhør i Nyborg d. $11/10$ 51, i Helsingø d. $27/12$ 51 og i Vejle d. $22/1$ 52. Forlisanmeldelse dat. Søby d. $4/7$ 51.

Kl. ca. 01^{45} afgang A.-G. fra Bergqvara, hvorefter der styredes mod Ydre Stengrund lystønde, som passeredes kl. 04^{05} i ca. $3/4$ sm. afst. om bb. Derefter styredes SV. t. S. Farten var $6\frac{1}{2}$ knob. Kl. 06^{45} ændredes kursen til SV. Kl. ca. 07^{15} grundstødte A.-G. under en SØ.-lig brise med regndis ved Utklippan og sprang læk. Trods stadig pumpning vedblev vandet i skibet at stige. Kl. ca. 08^{15} roede 2 mand af besætningen i land, og ca. 1 time senere blev de øvrige 2 ombordværende bragt i land af lodsåden. A.-G. er senere blevet vrug.

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

24. Ff. ANNE MARIE af Jylling, 10 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $18/2$ 51 i Kattegat.

Søforhør i København d. $30/7$ 51.

Kl. ca. 1930, da A. M., der var i færd med at trawle, befandt sig ca. 2 sm. NV. for fyrskib „Kattegat S.“ styrende en SØ.-lig kurs, sås et andet fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „Clupea“ af Hellerup, og som styredes en SV.-lig kurs, passere foran A. M. i en af-

stand af ca. 100 favne. Da C. havde passeret A. M., drejede C. pludselig stb. over og tørnede med stævnen mod A. M.s stb.s bov, som blev noget beskadiget.

Af den af C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da C., der var i færd med at trawle, befandt sig ca. 2 sm. NV. for fyrskib „Kattegat S“ styrende NV., sås A. M. ret forude. C. drejede lidt til stb. Pludselig sås A. M. dreje til bb. og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anfør.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra begge fartøjers side ikke er udvist tilstrækkelig opmærksomhed.

25. M/S ANNE II af Hamburg, 113 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Helsingborg med majs.

Grundstødt d. $16/_{11}$ 51 ved Møns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/_{11}$ 51.

Kl. ca. 03⁰⁰ grundstødte A. II under en stiv SØ.-lig kuling ved Madses Klint. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorstop i forbindelse med vejrforholdene.

26. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Nordfjord til Akureyri med saltfisk.

Grundstødt den $11/_{2}$ 51 ved Islands N.-kyst.

Søforklaring i Akureyri den $13/_{2}$ 51.

Kl. ca. 01⁵⁰ befandt A. S., der havde lods om bord, sig under en let S.-lig brise lidt N. for Akureyri havn. Kl. 01⁵² blev motoren, der gik fuld kraft frem, beordret langsomt frem, og kl. 01⁵³ blev den stoppet. Kl. 01⁵² beordredes motoren atter langsomt frem, idet der styredes ind mod havnefyret, og kl. 02⁰⁰ stoppedes motoren, da der sås land ret forude. Kl. 02⁰² beordredes motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 10⁰⁰ kom A. S. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

27. SM. ANNI THOMSEN af Nykøbing F., 42 B. R. T. Bygget 1892 af eg.

a) På rejse fra Stralsund til Nykøbing F.

Motorstop, sprunget læk, d. $22/_{3}$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $2/_{4}$ 51.

Kl. 06³⁰ afsejlede A. T. under en SV.-lig brise fra Stralsund. Kl. 13¹⁰ gik motoren i stå, hvorefter der fortsattes for sejlene alene. I løbet af eftermiddagen friskede vinden til VSV.-lig kuling, og A. T. led forskellige havarier på sejl og rig. Da det viste sig, at skibet lakkede, holdtes pumpen gående. D. $23/_{3}$ drejedes A. T. under Ø. for Møn. D. $24/_{3}$ kl. 16⁵⁰ ankredes i 4 m vand udfor Madses Klint. D. $25/_{3}$ kl. 11³⁰ blev skibet taget på slæb af et andet fartøj og bugseret til Stubbekøbing.

Anm. En senere undersøgelse har vist, at motorstoppet må antages at skyldes den omstændighed, at der var vand i olien.

b) På rejse fra Fakse Ladeplads til Hamburg med foderkridt.

Kollideret d. $4/_{9}$ 51 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Korsør d. $26/_{9}$ 51.

Kl. ca. 08²⁰, kort efter at A. T. i Kielerkanalen havde passeret vigestedet Schwartenbek, sås agterude et indhentende skib — engelsk S/S „Oakley“. Da O. befandt sig tværs af A. T., svigtede rorgrejerne, og A. T. trak bb. over. Motoren stoppedes, og der afgaves 2 korte toner med fløjten. Umiddelbart derefter kastedes motoren langsomt bak, men inden farten var gået af A. T., tørnedes O. med boven i stb.s side. Ved kollisionen brækkede klyverbommen og det opstående beskadigedes.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

c) På rejse fra København til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. $29/_{10}$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. $8/_{2}$ 52.

D. $28/_{10}$ kl. 19³⁰ ankredes A. T. under en jævn SØ.-lig brise ved den hvide halmprík S. for De fire Koste. D. $29/_{10}$ kl. ca. 01³⁰, da vinden var frisket til hård kuling, drev skibet på grund. D. $30/_{10}$ kl. 14⁰⁰ kom A. T. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

28. SM. ANØ af København, 134 B. R. T. Bygget 1943 af eg.

a) På rejse fra Køge til Lübeck i ballast.

Sat på land d. $6/_{11}$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/_{11}$ 51. Søforklaring og søforhør i Store-Heddinge d. $10/_{11}$ 51.

Kl. 04⁰⁰ befandt A. sig under en stiv SØ.-lig kuling 4 sm. SØ. af Stevns fyr. Der styredes SØ. t. Ø. Kl. 08⁰⁰ friskede vinden, og motoren gik i stå. For skonnertsejl og stagfok holdtes mod indsejlingen til Præstø Fjord. Kl. 11³⁰ sås den hvide 1-kost ved Nordmands Hage, og kl. 12⁰⁰, da kosten var passeret, firedes sejlene af, og der blev givet ordre til at lade stb.s anker falde. Ankeret havde imidlertid beknebet sig i klydset. Da bb.s anker heller ikke kunne bringes til at falde, og der syntes fare for, at A. ville drive på land, blev kursen ændret ret mod land, og kl. 12³⁰ tog skibet grunden SV. for Strandegaard på Fed Strand. D. ⁸/₁₁ kl. 16⁰⁰ kom A. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ankrene ikke kunne bringes til at falde.

b) På rejse fra Stralsund til Horsens med kalisalt.

Grundstødt d. ²⁴/₁₂ 51 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Horsens d. ²⁹/₁₂ 51.

Kl. ca. 22⁵⁵, da A., der gik for sejl og motor, under en S.-lig brise befandt sig i Nyt Løb med ledefyrene på Haarbølle Pynt overet, tog skibet grunden og blev stående. D. ²⁶/₁₂ kl. 09¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at vanddybden i sejløbet er Aftaget.

29. Lystfartøj ARGO II af Travemünde.

Grundstødt d. ¹⁵/₅ 51 ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁶/₅ 51.

Kl. 09³⁰ grundstødte A. II ved Rødsand. D. ¹⁶/₅ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

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

30. M/S ARKANSAS af København, 3591 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra København til Odense.

En mand faldet over bord og druknet d. ⁴/₆ 51 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Odense d. ⁶/₆ 51.

Kl. 19³⁷ passerede A. under en let NØ.-lig brise Hven fyr i en afstand af 1,6 sm. Kl. 19⁴⁷ sås ungmand Oscar Alfred Møgelgaard Christensen, der helt agterude i skibet var beskæftiget med ved hjælp af en slagpøs at hale vand op udenbords fra, falde ud over lønningen. Roret lagdes straks hårdt bb., og en redningskrans blev kastet overbord og faldt i vandet ca. 25 m fra den overbordfaldne, der imidlertid kort efter sank uden at have fået tag i redningskransen. Da Skibet var nået hen til stedet, hvor den pågældende var forsvundet, sættes en jolle i vandet. Da eftersøgningen af den overbordfaldne kl. 21³⁰ ikke havde givet resultat, fortsattes Rejsen.

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

31. M/S ARNOLD MÆRSK af Kalundborg, 5166 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Genua til New York.

En mand af besætningen omkommet og to mand kommet til skade ved ulykkestilfælde om bord d. ¹⁹/₁₂ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. ¹¹/₁ 52.

Kl. 01¹⁰, da A. M. under en opfriskende VNV.-lig kuling befandt sig ca. 15 Timers sejlads fra New York, blev maskinens omdrejninger nedsat fra 80 til 50 pr. min. Da skibet lå godt i søen, blev en del af besætningen kl. 01⁴⁰ sendt ud på bakken for at bjærge fortøjningsstros-serne. Kl. 01⁵⁵ brød en svær sø ind over bakken og slog de pågældende i dækket, hvorved 3 mand blev kvæstet, den ene — matros peter Kai Damgaard Hansen — så hårdt, at han kl. ca. 02³⁰ afgik ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

32. M/S ARRENAK af København, 488 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Thorshavn til Bilbao med klipfisk.

Grundstødt d. ³⁰/₁₀ 51 i Bilbao havn; *kollideret*.

Søforklaring i Bordeaux d. ⁶/₁₁ 51.

Kl. ca. 07³⁰, da A., der havde lods om bord, i stille, klart vejr med stoppet motor passerede mellem nogle stilleliggende skibe, blev skibet af den udgående strøm drejet bb. over. Motoren blev beordret fuld kraft bak, men nægtede at starte. Begge ankre blev stukket ud, men umiddelbart efter tog A. grunden og blev stående. Kl. ca. 10⁵⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade, og fortsatte sejladsen op ad floden. Da skibet noget senere med stoppet motor havde passeret 2 uddybningsfartøjer, blev motoren beordret fuld kraft bak, men den nægtede atter at gå i gang. Begge ankre blev stukket ud, men A. tørnede med sin stb.s bov mod S/S „Rio Francali“ af Bilbao, som lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen fik A. lettere skader på stb.s ræling og skanseklædning.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen og kollisionen skyldes et havari på Motorens startmekanisme.

33. S/S ASLAUG af København, 1161 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Aarhus til Gdynia i ballast.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{4}{2}$ 51 på Gdynia red.

Søforklaring i Køge d. $\frac{20}{3}$ 51.

Kl. 07⁰⁰ blev A. under en hård SØ.-lig kuling med høj sø opankret på Gdynia red for at afvente lods. Kl. 10⁰⁰ savnedes fyrbøder Peter Kristian Andersen af Vesterø, Læsø, der sidst var set kl. ca. 08³⁰. En eftersøgning iværksattes, men gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende under skibets overhalinger i den høje sø er gledet på det overisede dæk og er faldet over bord og druknet.

34. M/S ASTORIA af København, 4454 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Aalborg til Kristiansand i ballast.

Grundstødt d. $\frac{13}{9}$ 51 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring i Kristiansand d. $\frac{18}{9}$ 51. Søforhør i København d. $\frac{22}{12}$ 51.

D. $\frac{12}{9}$ kl. 19⁰⁰ passerede A. under en svag VSV.-lig brise med diset vejr Skagens Rev fyrskib, der havdes i rv. 233° om bb. i en afstand af 2,5 sm.; log 25,5. Der styredes rv. 281°. Kl. 22³⁴ forsøgte det at lodde med ekkoloddet; men dette virkede ikke. D. $\frac{13}{9}$ kl. 02¹⁶, da der efter loggen var udsejlet 70 sm. fra Skagens Rev fyrskib, stoppedes motorerne, og farten toges af skibet, for at lodde med ekkoloddet, men dette virkede stadig ikke. Kl. 02²² beordredes motorerne fuld kraft frem. Det blæste da en jævn SSV.-lig brise med regntykning. Kl. 02⁴⁹ tog A. grunden på Ø.-siden af Ramsø og blev stående, log 100. Umiddelbart efter sås det grønne lys fra Natvigtingen fyr. Kl. 17⁰⁰ blev A. bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere og opankredes i Ramsøund.

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

35. S/S ASTRA af København, 2709 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra New York med stykgods.

Kollideret og forlist d. $\frac{30}{3}$ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{6}{4}$ 51. Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{22}{5}$ 51. Søforhør i København d. $\frac{7}{6}$ 51.

Kl. 06¹⁰, da A., hvis maskine gik fuld kraft frem, idet kedeltrykket dog var reduceret med ca. 1 atmosfære, under en frisk S.-lig brise med høj sø og tåge styrede rv. 190° ag-givende forskriftsmæssige tågesignaler, hørtes forude om stb. tågesignal fra et dampskib, der senere viste sig at være amerikansk S/S „Steel Inventor“. A.s maskine blev straks beordret langsomt frem, og i de følgende minutter hørtes tågesignalet fra S. I. 5 gange, medens A. også afgav tågesignal 5 gange. Kl. 06¹³, da A. befandt sig på 39°11' N. 74°07' V., sås S. I. i en afstand af ca. 1000 fod stævne ret mod A. under en vinkel på ca. 40°. A.s maskine blev straks beordret forceret fuld kraft frem, og roret blev lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede S. I. med stævnen mod A.s stb.s side mellem 3- til 4-lugen, hvorved S. I.s stævn trængte ca. 10 fod ind i A.s skrog. A. sank hurtigt med agterenden, og besætningen roede i redningsbådene over til S. I. Kl. 09³⁰ opankredes A. for 75 favne kæde. Senere samme dag sank skibet på ca. 75 fod vand.

Anm. Søforklaring fra S. I. foreligger ikke.

36. S/S ASTRID af København, 1828 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand of besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{4}{4}$ 51 Lissabon.

Søforklaring i Lissabon d. $\frac{6}{4}$ 51.

Kl. 10⁴⁵, medens lossespil nr. 2 var ved at blive repareret, tørnede spillet pludselig. Her- ved fik en maskinmester, der arbejdede med spillets kvadrant, knust venstre hånds langfinger. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

37. Ff. ASTRID PETERSEN af Sønderborg, 20 B. R. T. Bygget 1921. På rejse fra Hvide Sande til fiskeplads i Nordsøen.

Tørnet grunden, havareret, sprunget læk d. $\frac{21}{3}$ 51 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{4}$ 51.

Kl. ca. 07⁰⁰ afsejlede A. P. under en let NV.-lig brise med hård udgående strøm fra Hvide Sande. Motoren gik halv kraft frem. Noget senere, da A. P. skulle passere en revle, tørnede agterskibet bunden med stor kraft, og motoren gik i stå, hvorefter fartøjet drev S. på ind mod land, hvor det påny tørnede bunden hårdt nogle gange. Da det kort efter lykkedes at få motoren startet, og skruen kobledes til, viste det sig, at fartøjet havde mistet styringen. En undersøgelse viste, at roret var gået tabt. Umiddelbart efter gik motoren i stå på grund

af indtrængende vand fra en lækage agter, og da vandet trods stadig pumpning vedblev at stige, forsøgte det at tætte lækagen med et sejl, der anbragtes udenbords under motorrummet. Kort efter blev A. P. taget på slæb af et tililende fiskefartøj og bugseret til Esbjerg, hvortil fartøjerne ankom kl. ca. 21³⁰.

Anm. Årsagen til havarierne fremgår af det ovenfor anførte.

38. Ff. AUDIOLA af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Østersøen.

Brand om bord d. 3/3 51 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 8/3 51.

Kl. ca. 09¹⁰, da A. under en jævn SSV.-lig brise befandt sig på en fiskeplads ca. 70 sm. NØ. t. N. for Gotska Sandøen, opdagedes det, at det brændte i styrehuset. I løbet af ca. 15 minutter var ilden slukket med vand. Ved branden blev styrehuset fuldstændig ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

39. S/P AVANCE af København, 167 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Køge Bugt til København med sten.

Kollideret d. 13/12 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 22/12 51.

Kl. 16²⁵ passerede A. slusen i Kalveboderne, hvorefter der styredes op gennem Sluseløbet i ledefyrinien. Da A. befandt sig ud for Frederiksholmsløbet, blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret halv kraft frem og derefter, da løbet var passeret, påny fuld kraft frem. Umiddelbart efter at A. havde passeret Tømmergraven, sås de røde og grønne sidelys fra et modgående skib omtrent ret forude i en afstand af ca. 3/4 sm. Der blev afgivet 1 kort tone med fløjten, og der holdtes lidt stb. over. Da det andet skib, der senere viste sig at være SM. „Mollou“ af Nykøbing F., ikke syntes at ændre kurs, beordres maskinen langsomt frem, og der blev påny afgivet 1 kort tone. Da M. stadig syntes at bibeholde sin kurs, blev der, da A. befandt sig ud for Soyakagefabriken på Islands Brygge, og afstanden mellem skibene var ca. 200 m, afgivet 1 lang tone, og maskinen beordredes fuld kraft bak, men kort efter, kl. 16⁵⁵, tørnede M. med stor kraft med stævnen mod A.s bb.s bov, hvorved A. blev skubbet ind mod M/S „Nico“ af Frederiksstad, der lå fortøjet ved Islands Brygge. Ved kollisionen fik A. nogle buler i stævnen.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 17¹⁵ med en fart af ca. 4 knob styrede S.-på i havnen langs Islands Brygge i en afstand af ca. 100 m fra land, hørtes et fløjtesignal forude, og samtidig sås et rødt lys. Roret lagdes stb. og farten mindskedes; men umiddelbart efter sås A. i ca. 1 skibslængdes afstand, hvorefter kollisionen skete som ovenfor anførte.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M. for sent fik øje på A.

40. M/S AXEL JOHNSON af Stockholm, 5020 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Las Palmas til Esbjerg.

Grundstødt d. 8/6 51 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Aalborg d. 15/6 51.

Kl. 03⁴⁵, da A. J., der styrede i Sædenstrand hvide fyrlinie, var for indgående ved Graadyb Barre og befandt sig i den gravede rende, tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 04³⁰ kom A. J. flot ved egen hjælp.

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

41. Ff. BANGSBO af Frederikshavn, 35 B. R. T. Bygget 1898/1941 af eg. På rejse fra Anholt havn til fiskeplads i Kattegat.

Minesprængt og forlist d. 2/2 51 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 10/2 51. Forlisanmeldelse dat. Frederikshavn d. 3/3 51.

Kl. 08¹⁵, da B. under en let SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm befandt sig ca. 2 sm. mv. SØ. t. Ø. for den hvide 1-kost ved Stensøre, indtraf en kraftig eksplosion under agterskibet, hvorved motoren gik i stå, og kutteren begyndte at synke. Besætningen — 3 mand — blev ca. 5 minutter senere taget om bord i et tililende fiskefartøj, og umiddelbart efter sank B.

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

42. Ff. BARTH af Sassnitz.

Grundstødt d. 30/5 51 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 9/6 51.

Kl. 14⁵⁵ grundstødte B. ca. 1000 m N. for Neksø havn. Kl. 15²⁰ kom fartøjet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorkæden kom i bekneb.

43. S/S Belos af Hålsingborg, 2892 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

Tørnet mole d. $\frac{7}{11}$ 51 i Helsingør.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{9}{11}$ og $\frac{12}{11}$ 51.

Kl. 05³⁰ afsejlede B. fra Helsingør skibsværft med assistance af to slæbebåde, en for og en agter. Kl. 05³⁵, da B.s agterende befandt sig ca. 40 m fra den søndre havnemole, beordredes maskinen ganske langsomt frem. Da B. fortsatte med at gå agterover, beordredes maskinen kort efter fuld kraft frem. Kl. 05³⁷ tørnede B. med roret mod molen. Ved påsejlingen blev roret beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at ordrene til maskinen ikke blev efterkommet.

44. Ff. BENDT af Skagen, 15 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerrak.

Sprunget læk d. $\frac{26}{6}$ 51 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{5}{7}$ 51.

Kl. 05⁴⁵, da B. under en let til jævn V.-lig brise med ringe sø befandt sig ca. 2 sm. NV. for Skagen fyr, stoppede motoren, og det opdagedes, at fartøjet var læk og motorrummet halvt fuld af vand. Da fartøjet ikke kunne lænses så meget ved hjælp af håndpumpen, at motoren kunne sættes igang, blussedes efter hjælp, hvorefter B. af et andet fiskefartøj blev slæbt ind til Skagen havn. En undersøgelse viste, at værket i et nåd i agterskoddet til dammen var faldet ud.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

45. SM. BERTHA af Nykøbing M., 20 B. R. T. Bygget 1889 af eg og fyr. På rejse til Agger i ballast.

Motorhavari i juni 51 i Limfjorden; *grundstødt*.

Søforhør i Lemvig den $\frac{4}{3}$ 52.

Da B. under en SV.-lig kuling befandt sig i sejltreenden ca. 500 m fra Agger havn, svigtede olietilførslen til motoren, og denne gik i stå, hvorefter fartøjet opankredes. Noget senere måtte der stikkes ud på ankerkæden, for at et andet fartøj kunne passere i sejlløbet. Herved tog B. grunden og blev stående. Ca. 3 uger senere blev fartøjet bragt flot og indbragt til Agger havn, hvor det sank. 5—6 uger efter blev B. hævet. Fartøjet er senere blevet kondemneret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

46. S/S BERTOR af Kristiansand, 604 B. R. T. På rejse fra Aarhus til Nakskov med støbegods.

Grundstødt d. $\frac{15}{4}$ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{25}{4}$ 51.

D. $\frac{14}{4}$ kl. 23⁰⁷ passerede B. lys- og fløjtetønden på 55°58'2" N. 11°00'8" Ø., hvorfra kursen sattes mod lystønden på 55°53'7" N. 10°58'4" Ø. D. $\frac{15}{4}$ kl. 00⁰⁰, da distancen til lystønden var udløbet, uden at denne var kommet i sigte, ændredes kursen til dev. SV. t. S. $\frac{1}{4}$ S. Kl. 00¹⁵, da Røsnæs fyr var skiftet fra hv. til rødt, ændredes kursen til SV., og 30 minutter efter, da skibet atter var kommet ind i den hv. sektor, til SV. $\frac{3}{4}$ S. Kl. ca. 01¹⁰ fik rorsmanden ordre til at ændre kursen til VSV., hvorefter den vagthavende gik ind i bestiklukafet. Da han kort tid efter atter kom ud på broen, befandt B. sig i Røsnæs fyrs grønne fyrvinkel, og det viste sig, at skibet lå SSV. an. Maskinen beordredes stop og derefter fuld kraft bak, men umiddelbart efter — kl. 01²⁰ — tog skibet grunden på Røsnæs Puller og blev stående. Kl. 02⁵⁵ kom B. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skibet læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at rorsmanden misforstod den vagthavende styrmands ordre.

47. Ff. BETTY af Esbjerg, 18 B. R. T. Bygget 1913. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Motorstop d. $\frac{15}{11}$ 51 ved Jyllands V.-kyst; *grundstødt*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{11}$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{6}{12}$ 51.

Kl. ca. 16³⁰, da B. under en frisk SSV.-lig kuling befandt sig imellem Graadyb Barre lystønde og Skallingen SV.-lystønde, gik motoren i stå. Det lykkedes ikke at få motoren i gang, og B. drev NØ. på ind på grundt vand og begyndte at hugge i bunden. Der blussedes i løbet af aftenen og natten gentagne gange for at påkalde opmærksomhed, men uden resultat. D. $\frac{16}{11}$ kl. ca. 08⁰⁰ forlod besætningen B., der stod omtrent tør, og gik i land. D. $\frac{14}{2}$ blev B. bjerget af et bjergningssskib.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

48. S/S BETTY MÆRSK af Aalborg, 2361 B. R. T. Bygget 1922 af stål.
Brand om bord d. $18/5$ 51 i Københavns havn.
 Politirapport dat. $18/5$ 51.
 Kl. ca. 09⁴⁵, da B. M. lå fortøjet ved Langelinie, udbrød der brand i lufttilførselskanalen til det kunstige træk under kedlerne. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede branden, der kun havde forårsaget ringe skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af sod i luftkanalen.
49. M/S BIRGITTE SKOU af København, 1828 B. R. T. Bygget 1925 af stål.
Brand om bord d. $6/11$ 51 i Valencia.
 Søforklaring i Helsingør d. $21/1$ 52.
 Kl. ca. 04³⁰ opdagedes det, at det brændte i det næstagerste mandskabskammer forude om bb. Branden bekæmpedes med skumslukker og vand, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Kl. 07⁰⁰ var ilden under kontrol. Ved branden ødelagdes mandskabets opholdsrum.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.
50. S/S BIRTE af København, 1841 B. R. T. Bygget 1921 af stål.
En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $13/9$ 51 i Leningrad havn.
 Søforklaring i Rotterdam d. $27/9$ 51.
 Kl. ca. 09³⁰, da B. lå og lastede træ, sprængtes et led i kædehangeren til lossebom nr. 3, hvorved bommen faldt ned. Herunder rammes en havnearbejder i hovedet af bommens topblok og sloges bevidstløs. Den tilskadekomne blev kørt til hospitalet.
51. M/S BJØRN CLAUSEN af Haderslev, 1586 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Liverpool til De kanariske Øer med stykgods.
Kollideret d. $30/12$ 51 i Atlanterhavet.
 Søforklaring i Santa Cruz de Tenerife d. $4/1$ 52.
 Kl. 14³⁵, da B. C. under en frisk VSV.-lig brise med diset vejr befandt sig på 45°58' N. 9°02' V., styrende 200°, sås i ca. 1½ sm.s afstand ca. 10° om bb. en slæbebåd, der styrede en Ø.-lig kurs, og ca. 20° om stb. et dampskib, der styrede N.-efter. Da B. C. befandt sig ca. 1 sm. fra skibene, opdagedes det, at de var forbundet med en slæbetrosse. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, og roret blev lagt hårdt stb.; men kl. 14⁴⁰ tørnede B. C. med stævnen mod bb.s side af slæbebåden, S/S „Zwarte Zee“ af Rotterdam. Ved kollisionen blev B. C.s stævn trykket ind, og Z. Z. fik et hul i bb.s side over vandlinien. B. C. holdt sig i nærheden af de andre skibe indtil d. $1/1$ 52 kl. 01⁰⁰, da rejsen fortsattes.
 Anm. Søforklaring fra Z. Z. foreligger ikke.
52. M/S BJØRNSUNN af Sandefjord, 203 B. R. T. Bygget 1944 af træ. På rejse fra Rostock til Göteborg med briketter.
Grundstødt d. $11/11$ 51 ved Saltholm.
 Strandingsindberetning dat. $11/11$ 51.
 Kl. 05⁰⁰ grundstødte B. under en ØSØ.-lig brise med N.-gående strøm på Smaagrundene. Kl. ca. 21⁰⁰ blev skibet bragt flot af en bjergningsdamper, efter at ca. 25 tons af ladningen var blevet kastet over bord.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strøm.
53. SM. BO af Odense, 120 B. R. T. Bygget 1942 af eg og fyr. På rejse fra Stettin til Odense med kul.
Grundstødt d. $27/9$ 51 ved Falsters N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $27/9$ 51. Søforklaring i Aarhus d. $20/10$ 51-
 Kl. 04³⁰ passerede B. under en svag SV.-lig brise med let diset vejr og N.-gående strøm Stubbekøbing. Umiddelbart efter hørtes banken fra motoren, hvorefter føreren gik ned i motorrummet efter at have givet rorsmanden ordre til at holde Haarbølle Pynt N. hvide ledelys overet agter. Kl. ca. 05⁰⁰ tog skibet grunden i Porre Bugt og blev stående. Kl. ca. 22³⁰ kom B. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 35 tons af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kursændringen mod Sodsegab ikke blev foretaget rettidig.
54. Ff. BOUNTY af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1941 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.
Sunket efter eksplosion d. $3/5$ 51 i Nordsøen.
 Søforhør i Esbjerg d. $9/5$ og $24/9$ 51. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $11/5$ 51.
 Kl. ca. 01³⁰, da B. i roligt vejr lå opankret ca. 120 sm. V. t. S. af Vyl fyrskib, mærkedes et stød mod fartøjets stb.s side og kort efter endnu et stød. Få sek. senere mærkedes et kraftigt stød, der rystede fartøjet. En undersøgelse viste, at B. var læk i motorrummet, og at der

strømmede vand ind ved agterskottet i stb.s side i lastrummet. Ca. $\frac{1}{2}$ time efter gik besætningen, der bestod af 3 mand, i prammen og blev ca. en time senere optaget af en anden fiskekutter, der sejlede B.s besætning tilbage mod B. Kl. 06³⁰ sank B.

Anm. Ministeriet kan ikke se bort fra, at eksplosionen kan skyldes, at en sprængbøje er tørnet mod skibet.

55. Ff. BOY af Ebeltoft, 12 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{26}{4}$ 51 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsforretning dat. $\frac{27}{4}$ 51.

Kl. 10⁰⁰ afgik B. fra Hvide Sande for at fiske langs kysten. Kl. ca. 21³⁰ loddedes 7—8 favne vand. Det blæste en svag V.-lig brise, og fartøjet lå stille og drev. Kl. ca. 23³⁰, medens man var i færd med at bøde nettet, tog B. grunden ud for Henne badehotel og blev stående. Fartøjet er senere bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

56. M/S BRAGE af København, 50 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Brand om bord d. $\frac{8}{2}$ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 8/2 51.

Kl. 07²⁰, kort efter at B. havde passeret Langebro, sås røg stige op fra et lukaf agter. Kappen til lukafet lukkedes, og brandvæsenet tilkaldtes pr. radiotelefon, hvorefter skibet løb ind til Enghave Brygge. Efter ankomsten hertil blev branden hurtigt slukket af brandvæsenet fra land. Ved branden blev lukafet beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at forhalingspillet igangsætningsmodstand, som befandt sig i lukafet, har varmet.

57. M/S BRITANNIA af Svendborg, 216 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Ålesund til Sigerfjord med sild.

Motorhavari d. $\frac{10}{2}$ 51 i det nordlige Atlanterhav; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Ålesund d. $\frac{28}{2}$ 51.

Kl. 07⁵⁰, da B. under en jævn N.-lig brise befandt sig 6 sm. VNV. for Kaura fyr, begyndte motoren at varme. Motoren stoppedes, og en undersøgelse viste, at krumtapplejerne varmede. Der fortsattes for langsom maskine til Bessaker havn, hvor det ved eftersyn af krumtapplejerne viste sig, at lejerne var smeltet, og at olien var blandet med sod.

58. M/S BULLERØ af Stockholm, 4804 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Oxeløvsund til Middlesborough med jernmalm.

Grundstødt d. $\frac{17}{12}$ 51 ved Middelgrund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{12}$ 51.

Kl. 10²⁵ grundstødte B. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm og tåge på Middelgrunden. D. $\frac{18}{12}$ kl. 16⁰⁰ blev skibet bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

59. Ff. B. x. 574, Hei. 31, Püll 52, af Bremerhafen, 16 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Kiel.

Havareret, sprunget læk, d. $\frac{8}{3}$ 51 i Østersøen; *sat på grund* d. $\frac{9}{3}$ 51 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{3}$ 51. Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. $\frac{13}{3}$ 51.

D. $\frac{8}{3}$ om aftenen, da B. x. 574, Hei. 31, Püll 52 under en stiv SØ.-lig kuling med S.-gående strøm og let diset vejr befandt sig ca. 4 sm. NV. for lystønden pkt. 12 i rute 1 (54°35'8 N., 12°21'1 Ø.), hørtes et brag, og fartøjet gennemrystedes af et kraftigt stød. Da en undersøgelse viste, at fartøjet var læk, og vandet trods pumpning vedblev at stige, sattes kursen mod Gedser havn. Noget senere, da motoren gik i stå, sattes sejl, og der styredes mod land. D. $\frac{9}{3}$ kl. ca. 03⁰⁰ tog fartøjet grunden ved Bøtø og blev stående ca. 50 m fra land. Besætningen — 3 mand — bjergedes i land af et tililende fiskefartøj. B. x. 574, Hei. 31, Püll 52, er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til havariet angives at være vejrforholdene.

60. SM. CAMILLA af Neksø, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Rønne til Kolding med lervarer.

Grundstødt d. $\frac{13}{9}$ 51 ved Møns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $\frac{20}{9}$ 51.

D. $\frac{12}{9}$ kl. 13⁰⁰ afsejlede C. under en svag S.-lig brise med rolig sø fra Rønne. Der styredes V. $\frac{1}{2}$. S. Farten var ca. 6 knob. Kl. 24⁰⁰ blev det tåget. D. $\frac{13}{9}$ kl. 01⁰⁰ sattes motoren på langsomt frem. Kl. 01⁴⁵ tog skibet grunden ved N.-siden af Møns Klint og blev stående.

Ved grundstødningen blev C.s ror og skrue beskadiget. Kl. ca. 13⁰⁰ blev C. bragt flot af et tilkaldt fisk fartøj, der bugserede C. til Klintholm, hvortil skibene ankom kl. 15³⁰.

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

61. M/S CANOPUS af Hamburg, 299 B. R. T. På rejse fra Stettin til Aabenraa med kul.

Grundstødt d. $\frac{6}{1}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Aabenraa d. $\frac{10}{1}$ 51.

Kl. ca. 00⁵⁰ passerede C. lys- og fløjtetønden pkt. 4 (54°43'5" N. 10°08'3" Ø.) i rute 8, hvorefter der styredes rv. 150. Kl. 01⁰⁵, da lysspirtønden pkt. 2 (54°50'0" N. 10°09'8" Ø.) i rute 25 ikke var kommet i sigte, ændredes kurs til rv. 355°. Kl. ca. 01⁴⁵ tog skibet grunden på Pøls Rev ca. 1 sm. fra land og blev stående. Kl. 09¹⁵ kom C. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 12 tons kul var kastet over bord.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

62. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Larvik til Aarhus med isoleringsplader.

Sprunget læk d. $\frac{27}{1}$ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{30}{1}$ 51.

D. $\frac{26}{1}$ kl. 15³⁰ afsejlede C. P. B. under en let Ø.-lig brise fra Larvik. Kl. 19⁰⁰ drejede vinden om i SØ og friskede til stiv kuling med hård sø, og skibet arbejdede hårdt i søen. Ved ankomsten til Aarhus d. $\frac{28}{1}$ kl. 00³⁰ havde C. P. B. 10 graders slagside, og der pejledes 10 tommer vand i lasten.

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

63. M/S CARL CLAUSEN af Kolding, 338 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Antwerpen til Lübeck.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 51 i Nordsøen,

Søforklaring i Cuxhaven d. $\frac{3}{4}$ 51.

Kl. 19³⁰ passerede C. C., der førte de foreskrevne skibsllys og gjorde ca. 8 knops fart, under en jævn S.-lig brise med mørkt, sigtbart vejr rutebøje ET 16 (53°33'45" N. 6°03'57" Ø.), hvorefter der styredes Ø. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 20⁰⁵ sås stb.s lanterne samt de to toplanter fra et dampskib, der senere viste sig at være S/S „Jaroslaw Dabrowski” af Gdynia, foran for tværs om bb. Det skønnedes, at J. D. styrede en kurs omtrent vinkelret på C. C.s kurs. C. C. holdt kurs og fart, men kl. 20¹⁰, da skibene var kommet så nær hinanden, at sammenstød skønnedes ikke at kunne undgås ved forholdsregler alene fra J. D.s side, blev C. C.s maskine beordret fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., idet der afgaves en kort tone med dampfløjten. Kl. 20¹¹ tørnede C. C. med stævnen imod J. D.s bb.s side lidt agten for midtskibs, hvorved C. C.s stævn over vandlinjen blev trykket ca. $\frac{1}{2}$ m ind. J. D. anmodedes om at forblive ved C. C., indtil skadens omfang var fastslået, men J. D. fortsatte rejsen. En undersøgelse viste, at C. C. var tæt, hvorefter rejsen fortsattes.

Anm. Søforklaring fra J. D. foreligger ikke.

64. Ff. CASANOVA af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. $\frac{4}{9}$ 51 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{7}{9}$ 51.

Kl. ca. 04³⁰, da C. under en let SSV.-lig brise befandt sig ca. 142 sm. V. $\frac{3}{4}$ S. af Graadyb Barre og under fiskeri med snurrevod var ved at løbe linerne ud, kom en af linerne uklar. Under arbejdet med at klare linen, blev en mand af besætningen — fisker Sonnik Hansen Toft af København — slået over bord af en sø. C. blev straks svinget rundt, og en redningskrans blev kastet ud, men inden C. nåede hen til den overbordfaldne, forsvandt denne og kom ikke mere til syne. En vodtrækning over ulykkesstedet gav intet resultat.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

65. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Herøen til Bergen med kalksalpeter.

Ladningen forskubbet sig d. $\frac{1}{2}$ 51; *sprunget læk* d. $\frac{1}{2}$ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Bergen d. $\frac{9}{2}$ 51.

D. $\frac{1}{2}$ kl. 20⁴⁵ passerede C. Obrestad fyr i 7 sm.s afstand. Det blæste en SØ.-lig storm. Kl. 21³⁰ drejedes skibet til vinden, hvorunder dette tog så svære overhalinger, at ladningen forskubbete sig, og C. blev liggende med ca. 6 graders stb.s slagside. D. $\frac{4}{2}$ opdagedes, at skibet var læk. Ved ankomsten til Bergen d. $\frac{7}{2}$ viste det sig, at en nagle i stb.s side under vandlinjen lækkede.

66. SM. CHIMERA af Gudhjem, 89 B. R. T. Bygget 1912 af eg og pitchpine. På rejse fra Odense til Tuborg havn med byg.

Grundstødt d. $17/12$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. $29/12$ 51.

Kl. 01³⁰ passerede C. Kronborg. Kl. 02²⁵ blev det tåge. Kl. ca. 04³⁰ kobledes skruen fra og lidt efter fortsattes med meget langsom fart mod lyden af tågesignalet på Trekroner, som hørtes i ca. S. t. V. $1/2$ V. Da tågesignalet fra Middelgrunden havdes i ØSØ., holdtes V.-over. Kort tid efter sås lidt om stb. et grønt lys, som antoges at være havnefyret på Tuborg havns N.-lige mole, og kursen ændredes ned mod lyset. Umiddelbart efter — kl. ca. 05³⁰ — tog C. grunden og blev stående ud for Charlottenlund. Kl. 14¹⁰ kom C. flot ved hjælp af en slæbe-båd, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

67. Ff. CHR. SMED af Skagen, 49 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Norge til England med fiskelast.

Grundstødt i juni 51 ved Norges V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $16/10$ 51.

Kl. 10—11, da C. S. i stille, klart vejr befandt sig ved Løding i Vestfjorden, tog fartøjet grunden. Kort efter kom C. S. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

68. S/S CIMBRIA af København, 2764 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

a) På rejse fra Stettin til Aalborg med kul.

Kollideret d. $10/1$ 51 i Stettiner Haff.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $12/1$ 51.

Kl. 03¹⁰, da C., der havde lods om bord, under en frisk V.-lig brise med medgående strøm havde passeret Pölitz, sås forude lanterner fra et skib, der antoges at være medgående. Kl. 03¹⁷, da det viste sig, at det andet skib var en ankerligger, der lå til ankers i den V.-lige side af sejlløbet ca. 1 sm. N. for Pölitz, beordredes maskinen langsomt frem, samtidig med at der blev afgivet 1 lang tone med dampfløjten. Kl. 03¹⁹ beordredes maskinen halv kraft frem, da skibet ikke ville styre. Kl. 03²⁶, da det andet skib, der senere viste sig at være S/S „Mjölner" af Stockholm, sås svinge ud i fyrinien, blev roret lagt hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem, og derpå fuld kraft bak. Umiddelbart efter tog C. grunden i løbets Ø.-lige side med stævnen, der derefter svingede ud i løbet og tørnede mod M.s agterstævn.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

b) På rejse fra Szczecin til København med kul.

Kollideret d. $1/3$ 51 ved Tysklands N.-kyst.

Søforhør i København d. $10/3$ 51.

Om morgenen, da C., der havde lods om bord, under en let N.-lig brise med snebyger befandt sig i Stettiner Haff, indhentedes S/S „Evita" af Helsingborg. C. afgav signal efter lodsens anvisning, og kort efter besvarede E. dette signal, hvorefter C. indhentede og passerede E. Lidt senere begyndte E. at vinde ind på C., og ved indsejlingen mellem digerne ved kanalen til Schwinemünde lå E. med sin stævn ud for C.s stb.s side midtskibs. E. sagtnede nu farten, men kort efter blev dette skibs agterstavn suget ind mod kanalsiden, hvorved stævnen drejede bb. over og ramte C. agten for midtskibs på stb.s side.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var på rejse fra Szczecin til København, og som havde lods om bord, kl. ca. 09¹⁵ befandt sig ca. $1/2$ sm. S. for fyrene ved indsejlingen til Kaiserfahrtkanalen, blev der fra et indhentende skib, der senere viste sig at være C., afgivet signal for passage. E. besvarede signalet og mindskede farten til halv kraft frem. Kort efter beordredes E.s maskine langsomt frem og derefter stop. Da C.s midtskib var på højde med E.s stævn, lagdes E.s ror stb. E. blev imidlertid suget ind mod C. hvorefter maskinen beordredes først halv kraft bak og derefter fuld kraft bak, men kl. 09²⁸ tørnede E. med sin stævn mod C.s stb.s side. Ved kollisionen blev begge skibe noget beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes sugning mellem skibene som følge af for ringe afstand imellem dem under passagen.

c) På rejse fra Gdynia til København med kul.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $4/3$ 51 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $9/3$ 51. Søforklaring i København d. $10/3$ 51.

Kl. ca. 14⁰⁰, da C. i stille vejr befandt sig ca. 3 timers sejlads V. for Rønne, hørtes et fald mod dørken på fyrpladsen, og fyrbøder Svend Aage Mulvad af København fandtes liggende bevistløs ved foden af lejderen. Da det antoges, at den pågældende, der var lam i underkroppen, havde brækket rygsøjlen, besluttedes det at anløbe Rønne. Kl. ca. 18⁰⁰ blev den tilskadekomne bragt i land med lods båden fra Rønne under tilsyn af en læge og kørt til hospitalet, hvor han d. $5/3$ kl. ca. 04⁰⁰ afgik ved døden.

69. SM. CLEMENS af Aarhus, 173 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra København til Darlowo i ballast.

Motorhavari d. $^{30}/_{12}$ 50; *mistet anker* d. $^{2}/_{1}$ 51 i Østersøen.

Søforhør i Aarhus d. $^{2}/_{2}$ 51.

D. $^{30}/_{12}$ 50, da C. under en SV.-lig kuling med sneykning befandt sig ca. 14 sm. ud for Darlowo, gik motoren i stå, og det lykkedes trods gentagne forsøg ikke at få den startet. Vinden gik efterhånden over i SSØ. og friskede, og skibet, der ikke kunne manøvrere ved sejlene alene, drev N.-efter. D. $^{2}/_{1}$ 51 kl. 11³⁰ sås et skær tæt i læ. Da skibet var kommet klar af dette, opsendtes nødraketter, og der holdtes af for vejret. Kl. ca. 14⁰⁰ sås land ret forude, og kort efter opankredes C. for begge ankre i Kyrkviken på Fårøs Ø.-kyst, hvorefter der blusedes efter hjælp og affyredes signalraketter. D. $^{3}/_{1}$ kl. ca. 13⁰⁰ blev C. taget på slæb af en bugserbåd, inden ankrene var lettet, hvorved bb.s anker gik tabt. Kl. 17³⁰ ankom skibene til Fårøesund.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at brændselsolien var iblandet vand.

70. Ff. CLUPEA af Hellerup, 19 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. is $^{18}/_{2}$ 51 i Kattegat.

Søforhør i København d. $^{30}/_{7}$ 51.

Se nr. 24.

71. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Stettin til Holbæk med kul.

Kollideret d. $^{25}/_{8}$ 51 i Stettiner Haff.

Søforklaring i Holbæk d. $^{30}/_{8}$ 51.

Kl. 08⁴⁵, da C., der havde lods om bord, og hvis motor gik halv kraft frem, i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssige tågesignaler befandt sig i den gravede rende gennem Stettiner Haff, sås ret forude et modgående skib, der senere viste sig at være SM. „Jørgen Ring” af Svendborg. Skruen blev koblet fra og roret lagt hårdt stb., hvilket blev tilkendegivet ved en kort tone; men umiddelbart efter tørnede C. med stævnen mod J. R.s bb.s side ved fokkeriggen, hvorved der skete en del ovenbords skade på begge skibe.

Af den af J. R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der havde lods om bord og sejlede i stb.s side af den gravede rende gennem Stettiner Haff med en fart af ca. 4 knob, i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssige tågesignaler netop havde passeret bøje 23 i en afstand af ca. 5 m om stb., da der forude i ca. 100 m.s afstand sås et modgående skib, der senere viste sig at være C. Motoren, der gik halv kraft frem, sattes på fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

72. SM. CODAN af Køge, 92 B. R. T. Bygget 1896 af stål.

a) På rejse fra København til Nørresundby med havre.

Grundstødt d. $^{21}/_{2}$ 51 i Limfjorden.

Søforklaring i Nørresundby d. $^{22}/_{2}$ 51.

Kl. 07³⁰, da C. i tåget vejr befandt sig ved Kanalhagen og havde den hvide stage med 1 halmvisk for om bb., tog skibet grunden og blev stående. Kl. 15¹⁵ kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at afmærkningen ikke var på plads.

b) *En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. $^{27}/_{2}$, 51 i Køge havn.

Politirapport dat. $^{27}/_{2}$ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{27}/_{2}$ 51.

Kl. ca. 08⁰⁰, da C. lå fortojet i Køge havn og lossede cement, ville en mand af besætningen, der betjente skibets motorspil, lægge en presenning over dæksmotorens kølevandsbeholder. Herunder kom han for nær ved motorens starthåndtag, der ikke var trukket ind i svinghjulet, og dette greb fat i den pågældende og væltede ham. Herved blev den pågældende såret på ryg og hofte og fik venstre ankel forstuvet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadede bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fjederen, der skulle trække starthåndtaget ind i svinghjulet, manglede.

73. S/S CONCORDIA af København, 2957 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Szczecin til Rørdal med støvkul.

Grundstødt d. $^{11}/_{5}$ 51 på floden Oder.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $^{16}/_{5}$ 51.

Kl. 21³⁰ afsejlede C., der havde lods om bord, under en let NØ.-lig brise med måneskin fra Szczecin. Kl. ca. 22⁵⁴, da skibet, der gjorde ca. 10 knobs fart, befandt sig i sejløbet med Pölitz-fyrene ret forude, tabte det styringen og drejede stb. over. Roret blev lagt hårdt bb., men drejet til stb. fortsatte, hvorefter maskinen blev beordret stoppet og straks efter fuld kraft bak. Samtidig tog C. grunden med agterenden og blev stående i sin stb.s side af sejløbet ved rød bøje nr. 64. D. ¹³/₅ kl. ca. 13³⁰ kom C. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at ca. 640 tons af ladningen var lægtret. Skibet havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at skibet mistede styreevnen.

74. Ff. CONNI af Esbjerg, 34 B. R.T. Bygget 1939 af eg. På rejse fra Grimsby til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. ²⁹/₉ 51 på Humberfloden.

Søforhør i Esbjerg d. ²⁹/₁₀ 51. Forlis anmeldelse dat. ⁵/₁₁ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da C. under en svag Ø.-lig brise med udgående strøm befandt sig mellem den sidste lystønde før Bull fyrskib og fyrskibet, sås et indhentende skib få fod agten for skibet. Umiddelbart efter tørnede det andet skib, der viste sig at være en engelsk trawler „Northern Princess“, med stævnen mod C.s agterstævn, hvorved skibet blev trykket under vandet, men kort efter kom op til vandoverfladen igen. Besætningen — 4 mand — blev bjerget om bord i N. P., og kort efter sank C.

Anm. Søforklaring fra N. P. foreligger ikke.

75. Ff. CONNY af Frederikshavn, 9 B. R. T. Bygget 1915. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads i Læsø Rende.

Brand om bord d. ⁴/₈ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ⁸/₉ 51.

Kl. ca. 11⁰⁰, da C. befandt sig ca. 3 sm. Ø. for Frederikshavn opdagedes det, at det brændte i motorrummet. Det forsøgtes at slukke ilden med vand, og et ildslukningsapparat kastedes ned i motorrummet. Motoren gik nu i stå, men da der indtraf en eksplosion og varmen steg stærkt, sprang besætningen — 2 mand — iført redningsbælter over bord. Ca. ¹/₂ time senere blev de pågældende optaget af et tililende fiskefartøj og sejlet tilbage til C., hvorefter ilden hurtigt slukkedes, og C. blev bugseret til Frederikshavn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

76. M/S CREMONA af Svendborg, 213 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

a) På rejse fra La Pallice til Glasgow med træ.

Grundstødt d. ²⁸/₁₀ 51 på floden Clyde.

Søforklaring i Glasgow d. ³⁰/₁₀ 51.

Kl. ca. 19⁴⁵, da C., der havde lods om bord, netop havde passeret Erskine Ferry og stævne ret mod Rashielee fyr, mistede det styringen og drejede bb. over. Roret blev straks lagt hårdt stb., men skibet fortsatte med at dreje til bb. Motoren blev kastet fuld kraft bak, men straks efter tog C. grunden ved V.-enden af Old Kilpatrick Oiljetty og blev stående. Kl. ca. 20⁰⁵ kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev skruen beskadiget.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra London til Cherbourg med beg.

Kollideret d. ²⁶/₁₁ 51 på Themsen.

Søforklaring i Glasgow d. ¹⁷/₁₂ 51.

Kl. 15³⁷, da C., der havde lods om bord, i stille, diset vejr sejlede gennem Long Reach og på en SØ.-lig kurs befandt sig ud for Artillery Wharf, sås et modgående skib ret forude. C. drejede lidt til stb. og afgav en kort tone med luftfløjten. Det modgående skib syntes at holde sin kurs og afgav 2 korte toner med dampfløjten, hvorfor C. drejede endnu mere til stb. og påny afgav en kort tone. Fra det andet skib hørtes nu atter 2 korte toner, hvorefter C.s motor blev kastet fuld kraft bak, hvilket blev tilkendegivet ved 3 korte toner. Et agterfra kommende skib, bjergningsfartøj „Yantlet“ af London, tørnede under C.s bakmanøvre med sin bb.s bov mod C.s stb.s side lidt foran for midtskibs. Ved kollisionen blev C.s skibsside, skanseklædning og lønning beskadiget.

Anm. Søforklaring fra Y. foreligger ikke.

77. S/S CYRIL af Esbjerg, 2202 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Stettin til Oslo.

Tørnet undervandshindring d. ⁵/₁ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Oslo d. ¹⁰/₁ 51. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. ⁵/₆ 51.

Kl. 05¹⁰ passerede C. anduvningstønden ved Swinemünde tæt om stb., hvorefter der styredes en Ø.-lig kurs, indtil en vraglystønde kl. ca. 05²⁵ var godt agten for tværs i ca. 1,5 sm.s afstand. Kursen ændredes da til rv. 51°. Kl. ca. 05⁴⁰ mærkedes et stød i skibet, og maskinen

blev straks stoppet og umiddelbart derefter atter beordret fuld kraft frem. En undersøgelse viste, at C. havde fået en mindre læk.

Anm. Ministeriet må antage, at C. har tørnet et uafmærket vrug.

78. SM. DAGMAR LARSEN af Aarhus, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

a) På rejse fra Rønne til Aarhus med klinkesten.

Kollideret d. $7/1$ 51 i Østersøen.

Søforhør i Aalborg d. $18/6$ 51 og i Aarhus $19/6$ 51.

Kl. ca. 18^{30} , da D. L., der på grund af motorhavari gik med langsom fart, under en VSV.-lig kuling befandt sig ca. 15 sm. Ø. for Falsterbørev F. S., sås agterude et fiskefartøj — „Kristian Røgter” af Rødvig — nærme sig i en skibslængdes afstand, og umiddelbart efter tørnede K. R. med stb.s bov imod D. L.s bb.s låring.

Af den af K. R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. 18^{30} i klart vejr befandt sig ca. 15 sm. ØSØ. for Falsterbørev F. S., sås D. L., der ikke førte agterlanterne, forude i kort afstand, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik K. R. nogen ovenbords skade.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D. L.s agterlanterne ikke var tændt, i forbindelse med, at der fra D. L. ikke blev holdt fornødent udvig agterefter.

Anm. 2. Ved Aarhus købstads kriminalrets dom af $28/1$ 52 blev D. L.s fører idømt en statskassen tilfaldende bøde af 150 kr. for overtrædelse af lov nr. 146 af $29/3$ 1920.

b) På rejse fra Stralsund til Hirtshals med kali.

Sprunget læk d. $12/4$ 51 i Kattegat; *motorhavari* d. $13/4$ 51 i Skagerrak.

Søforklaring i Hirtshals d. $17/4$ 51.

D. $12/4$ kl. 21^{35} passerede D. L., der arbejdede hårdt i søen, under en opfriskende SSV.-lig kuling Hirsholmene. Kl. ca. 23^{00} opdagedes det, at vandet steg i lasten, hvorefter der, da motorpumpen ikke kunne holde skibet læns, også pumpedes med håndpumpen. D. $13/4$ kl. 00^{05} passeredes Skagens Rev fyrskib, og vandet, der trods stadig lænsning vedblev at stige, nåede op til motorens svinghjul. Lidt senere svigtede håndpumpen, og kl. 01^{20} satte motorens forreste cylinder ud. Kl. 02^{30} sattes sejl, hvorefter der holdtes gående. Kl. 05^{30} , da motorpumpen og håndpumpen var repareret, kunne D. L. holdes på pumperne. Kl. 06^{00} lykkedes det at få den forreste cylinder til at fungere, og kl. 06^{50} passeredes Skagen på V.-lig kurs under aftagende kuling.

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

79. SM. DANEBROG af Frederikshavn, 98 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg. På rejse fra Stettin til Nakskov med kul.

Kollideret d. $27/10$ 51 på Oderfloden.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $6/11$ 51.

Kl. ca. 21^{30} afgik D. fra Reiherwerderhafen i Stettin. Kl. ca. 22^{15} , da D., som sejlede i stb.s side af farvandet med en fart af ca. 5 knob, befandt sig 2—300 m S. for N.-spidsen af „Vulcanøen”, sås et andet skib, hvis navigationslys ikke brændte, nærme sig forude om bb. rundt øens N.-spids. Motoren blev straks stoppet, og samtidig hørtes 1 kort tone fra det andet skib, der senere viste sig at være SM. „Spera” af Aarhus. Der blev straks afgivet 1 kort tone, og roret lagdes stb.; men umiddelbart efter, da der hørtes 2 toner fra S., lagdes roret bb., og motoren kastedes fuld kraft bak. Samtidig hørtes 3 korte toner fra S., og straks efter tørnede D. med stb.s bov imod S.s stb.s forskib. Da det antoges, at D. var blevet læk, sattes skibet på grund. D. $28/10$ kl. 01^{30} fortsattes rejsen, efter at det havde vist sig, at D. var tæt og kun havde lidt ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, og som sejlede med en fart af ca. 6 knob, kl. ca. 22^{00} drejede stb. rundt om et hjørne af sejløbet, gik det elektriske lys ud og umiddelbart efter sås D. Der afgaves 1 kort tone og straks efter, da en kollision syntes undgåelig, 3 korte toner, og motoren kastedes fuld kraft bak. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led S. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S.s lanterner var slukket i forbindelse med den omstændighed, at nævnte skib under drejningen til stb. svingede for langt ud i løbet.

80. M/S DANFJORD af København, 5298 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Gdynia til kinesisk havn med stykgods.

Brand om bord d. $25/10$ og $26/10$ 51 i Middelhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Palermo d. $29/10$ 51.

D. $25/10$ kl. 05^{10} opdagedes det, at der kom ild og røg op fra luftrørene på agterdækket.

Besætningen kaldtes på dækket, og alle åbninger til agterlasterne blev lukket, hvorefter der åbnedes for kulsyre fra skibets slukningsanlæg til nr. 5 og 6 lastrum. Da malingen på lugekarmene smeltede, og dækket blev stærkt ophedet, sprøjtedes vand over dæk og luger. Kl. 06⁰⁰, da ilden syntes at tiltage, tilsattes mere kulsyre, og der sprøjtedes vand ned gennem luftrørene til nr. 5 underlast og nr. 6 mellemdæk. Kl. 09⁰⁰ syntes varmen på dæk og luger at aftage, og der steg mindre røg op fra luftrørene. Kl. 10³⁰ var branden tilsyneladende slukket. D. 26/10 kl. 03⁰⁰ sås røg fra luftrørene til nr. 5 underlast, og lugekarmene begyndte at blive varme. Kursen sættes mod Palermo, og dæk og luger oversprøjtedes med vand. Kl. 04³⁰ ankredes på Palermo red. Kl. 04³⁵ tilsattes yderligere kulsyre til lastrum nr. 5, og kl. 06⁰⁰ aftog varmen på dæk og luger. Kl. 11⁰⁰ kom brandvæsenet fra land om bord med mandskab og slukningsmateriel, men da det blæste en V.-lig storm, besluttedes det ikke at åbne lugerne. Kl. 15²⁰ blev der, da der konstateredes røg fra lastrum nr. 4, åbnet for kulsyre til lastrummet. D. 28/10 konstateredes, at ilden var slukket. Ved branden beskadigedes flere skodder i lastrummene, en del lugedæksler i mellemdækket brændte, og den elektriske installation på mellemdækket samt en del stykgods blev delvis ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

81. S/S DANHOLM af København, 2776 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

a) På rejse fra Bangkok til Kohsichang med ris.

Kollideret d. 3/7 51 ved Kohsichang.

Søforklaring i Helsingør d. 3/10 51.

Kl. 00⁰², da D. med maskinen gående langsomt frem var for indgående til Kohsichang red, sås forude en ankerligger, der senere viste sig at være S/S „Kansai Maru” af Osaka, i kort afstand. D.s ror lagdes straks hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft frem. Da D.s forskib var svinget klar af K. M.s stævn, blev roret lagt hårdt stb. Umiddelbart efter tørnede D.s stb.s side midtskibs mod K. M.s stævn, hvorved motorredningsbåden og det opstående blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. M. foreligger ikke.

b) *Påsejlet* d. 24/9 51 i Brunsbüttel.

Søforklaring i Helsingør d. 3/10 51.

Kl. ca. 18⁰⁰, da D. lå fortøjet med bb.s side til kajen i en sluse i Brunsbüttel, skulle S/S „Langeroog” af Bremerhafen lægge til uden på D. Herunder tørnede L. mod D.s stb.s låring, hvorved en plade i skibssiden blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

82. S/S DANIEL H. LOWESDALE af Portland, Oreg., U.S.A., 7210 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Newport News til København med kul.

Grundstødt d. 27/10 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/10 51.

Kl. 20¹⁰ grundstødte D. H. L., der havde lods om bord, under en let Ø.-lig brise med N.-gående strøm på Svanegrunden. D. 29/10 kl. 07⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsfartøjer, efter at ca. 800 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

83. SM. DANNEBROG af Nørresundby, 239 B. R. T. Bygget 1916 af eg og fyr.

a) På rejse fra Bandholm til Storugn, Gotland, i ballast.

Grundstødt d. 24/1 51 ved Lollands N.-kyst.

Søforklaring i Maribo d. 6/2 51.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede D. under en frisk ØSØ.-lig brise fra Bandholm. Da skibet befandt sig ved øen ud for havnen, kom rorkæden i bekneb, så roret ikke kunne drejes. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men herved drejede skibet til stb. og tog grunden ved havneøen. D. 27/1 kl. 17³⁵ kom D. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorkæden satte sig fast.

b) På rejse fra Rostock til Åhus med briketter.

Grundstødt d. 27/6 51 ved Sveriges Ø.kyst.

Søforklaring i Assens d. 7/7 51.

Om morgenen passerede D. Sandhammeren fyr, hvorfra der fortsattes mod Åhus, Kl. 09²⁵ sås lods båden fra Åhus komme ud fra land. Fra lods båden blev D. varskoet om at bakke, og det forsøgtes straks at sætte motoren på bak. Koblingen virkede imidlertid ikke, og D. fortsatte med langsom fart fremover. Efter at D. havde fået lods om bord, tog skibet grunden og blev stående. Lidt senere blev D. bragt flot ved fremmed hjælp og fortsatte sejladsen, men kl. 10³⁰ tog D. igen grunden og blev stående. Kl. ca. 12²⁰ kom D. flot igen ved egen hjælp.

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

c) På rejse fra Ustka til Gøteborg med kul.

Grundstødt d. $13/9$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $13/9$ 51. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $20/11$ 51.

Kl. 03⁴⁵ passerede D. under en svag SØ-lig brise med diset vejr Middelgrund fyr $1/2$ sm. om bb., idet loggen viste 16. Kl. 05⁴⁰, da loggen viste 28, pejledes Ven fyr i mv. ØSØ., gisset afstand 2 sm. Derefter styredes rv. N. 5° Ø. Det blev nu tåget. Kl. 06²⁵ viste loggen 33, og der loddedes 9 fv. vand. Tågen blev nu så tæt, at det besluttedes at ankre, men 5 minutter efter sidste lodskud tog D. grunden ca. 500 m NØ. for Snekkersten havn og blev stående. Kl. 18³⁰ kom skibet flot ved hjælp af et bjerningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

84. SM. DEJRØ af Ærøskøbing, 139 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Ustka til Assens med kul.

Tørnet undervandshindring d. $8/7$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $13/7$ 51.

Kl. 12⁵⁵, da D. befandt sig 31 sm. fra Rønne havn, der havdes i rv. pejling 77°, hørtes skruen slå imod en undersøisk genstand. En undersøgelse viste senere, at det ene skrueblad var brækket af.

85. SM. DELFIA af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

a) På rejse fra Norrköping til Klintehamn, Gotland, med superfosfat.

Tørnet undervandshindring d. $9/2$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Maribo d. $27/2$ 51.

D. $8/2$ kl. 16⁴⁵ passerede D. Hävringe fyrskib, hvorfra der styredes S. t. Ø. mod St. Karlsø, log 0. Vejret var tåget, og det blæste en svag til let S.-lig brise. Kl. 24⁰⁰ viste loggen 52, og d. $9/2$ kl. 02⁰⁰, da D. efter bestikket befandt sig ca. 7 sm. fra land, mærkedes et stød i skibet. Farten mindskedes, og der loddedes uden at få bund. En undersøgelse viste senere, at D. havde fået en bule under vandlinien og lækkede.

b) På rejse fra København til Wismar i ballast.

Kollideret d. $26/6$ 61 i Bøgestrømmen.

Søforklaring i Assens d. $10/7$ 51.

Kl. ca. 18⁰⁰, da D. havde passeret Bøgenakke og styrede ned mod „De fire Koste“, sås forude i rendens V.-side en modgående båd, der senere viste sig at være fiskefartøj „Emma“ af Fejø. Da fartøjerne var nær hinanden, lagdes D.s ror stb. Samtidig sås E. dreje bb. over. D.s motor kastedes straks fuld kraft bak. E. drejede nu stb. over og kom til at ligge tværs af D.s sejlretning. Umiddelbart efter tørnede D. med stævnen mod E., som fik 3 planker trykket ind.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj under fiskeri befandt sig i Bøgestrømmen, sås D. nærme sig. E.s ror lagdes først hårdt bb. og noget senere, da D. stadig syntes at stævne ret på E., hårdt stb. Pludselig sås D. dreje bb. over, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i skibene misforstod hinandens manøvrer.

86. S/S DIANA af Odense, 1082 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra København til Odense.

Kollideret d. $20/7$ 51 på Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $23/7$ 51. Søforhør i København d. $1/8$ 51.

Kl. 04¹⁰ tog D. lods om bord ved Gabet, hvorefter der fortsattes med lods til rors. Da kursen skulle ændres ved Flintholmhage, svigtede styregrejerne. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 04³⁵, tørnede D. mod M/S „Elisabeth“ af Brake, der lå til ankers V. for den røde 2-kost. D. blev derefter opankret, og der blev skiftet over til håndstyring, hvorefter rejsen kl. 05³⁵ fortsattes for langsom fart. En senere undersøgelse viste, at styreakslen i D.s telemotor var knækket.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 05⁰⁰, da E. lå opankret på 5 m vand i Odense Fjord, mærkedes et kraftigt stød i skibet. Det viste sig, at E. var blevet påsejlet af D. og trak vand, hvorfor ankret blev hevet ind, og skibet blev derefter sat på grund i kanten af sejllobet.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

87. SM. DINA WAL af Køge, 126 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Herøya til Kalundborg med salpeter.

Motorhavari d. $15/6$ 51 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Kalundborg d. $20/6$ 51.

Kl. ca. 01³⁰, da D. W. under en jævn til frisk VSV.-lig brise befandt sig ca. 32 sm. N. t. V. $\frac{1}{2}$ V. for Skagen, begyndte motoren at banke. En undersøgelse viste, at krumtøjet til forreste cylinder var brændt af. D. W. fortsatte for sejl alene, til skibet var på højde med Skagen, hvor skibet blev taget på slæb af et fiskefartøj, der slæbte det ind til Skagen havn.

88. Ff. DINNE af Dybbølmark, 15 B. R. T. På fiskeri i Lillebælt.

Kollideret d. $\frac{17}{1}$ 51 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $\frac{19}{1}$ 51. Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{9}{2}$ 51.

Kl. ca. 12⁰⁰, da D., der på V.-lig kurs slæbte tvillingtrawl sammen med et andet fiskefartøj, under en S.-lig brise med regndis befandt sig ca. 2 sm. NØ. for Nordborg fyr, sås om bb. et skib, der senere viste sig at være motorgalease „Svend“ af Egersund, og som antoges at ville gå agten om D. Da afstanden mellem D. og S. var ca. 50 m, ændrede S. pludselig kurs, tilsyneladende for at gå foran om D. D.s motor stoppedes straks, men umiddelbart efter tørnede S. med stb.s side mod D.s bb.s bov, hvorved stævnen blev revet af.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 11⁵⁰ i diset, regnfuldt vejr befandt sig ca. 3 sm. N. for Nordborg fyr, sås D. forude om stb. i en afstand af ca. 1 sm. Det antoges, at D. lå stille. Kl. ca. 12⁰⁰ sås D. tæt om stb., og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S., der havde vigepligt, undlod at gå af vejen for D.

89. Svensk SM. DOVER, 143 B. R. T. På rejse fra Trelleborg til Lübeck i ballast.

Strandet d. $\frac{1}{12}$ 51 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{12}$ 51.

Kl. 04⁰⁰ strandede D. under en stærk VSV.-lig storm ved Bogødæmningen. D. $\frac{2}{12}$ kl. 03⁵⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være, at skibet mistede ankrene og gik i drift.

90. M/S DRITTURA af Grøningen, 187 B. R. T.

Sprunget læk d. $\frac{8}{2}$ 51 i Frederikssund havn.

Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{10}{2}$ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da D. lå i Frederikssund havn, opdagedes det, at der var vand i lastrum nr. 1. Da D. ikke kunne pumpes læns med håndpumpen, og lastpumpen, da skibet lå forover, ikke kunne suge vand, rekvireredes motorpumpe fra land. D. $\frac{9}{2}$ kl. 06⁰⁰ var D. pumpet læns. En undersøgelse viste, at skibet var læk to steder i bunden.

Anm. Ministeriet må antage, at D. er blevet læk under sejladss gennem is i Roskilde Fjord.

91. M/Fg. DRONNING INGRID af Korsør. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Korsør til Nyborg med passagerer og jernbanevogne.

Grundstødt d. $\frac{23}{9}$ 51 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. $\frac{25}{9}$ 51.

Kl. 04⁴³ passerede D. I. i tæt tåge lys- og fløjtetønden på 55°16'4 N. 10°50'9 Ø. i en afstand af ca. 50 m, hvorefter farten mindskedes. Lidt senere passeredes lystønden Lindholm Grund W. inden for synsvidde om stb. Herfra styredes rv. 322°, og motorerne beordredes langsomt frem. På radarens indikatorskærm sås nu fyrpælen Avernakke Hage S. aftegnet til bb. for kurslinien, ligesom tågesignalet derfra hørtes om bb. Kursen ændredes derefter 3—4° til bb. Kort efter sås fyrpælen aftegnet på indikatorskærmen lidt om stb. Roret lagdes straks hårdt stb., og begge motorer kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog D. I. grunden på Avernakke Hage og blev stående.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr, eventuelt i forbindelse med, at kursen ændredes for meget bb. over.

92. M/S DUNJA af København, 259 B. R. T. Bygget 1905/47 af stål. På rejse fra Saks-købing til Rønne i ballast.

Grundstødt d. $\frac{15}{5}$ 51 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{5}$ 51.

Kl. ca. 22⁰⁰ grundstødte D. umiddelbart efter, at lodsens havde forladt skibet, under en brise på sydsiden af Saks-købing fjord ca. $\frac{1}{2}$ sm. V. for Oreby bro. D. $\frac{16}{5}$ kl. 07⁵⁰ kom D. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

93. Ff. EDEL II af Bogense, 17 B. R. T. På rejse til Bregør.

Beskadiget ved mineeksplosion d. $\frac{22}{7}$ 51 i Odense Fjord.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{24}{7}$ 51. Søforhør i Kerteminde d. $\frac{22}{8}$ 51.

Kl. 09³⁷, da E. II befandt sig ca. 120 m ØNØ. for Bregør Hage, indtraf en voldsom

eksplosion agten for fartøjet. Ved eksplosionen blev E. II læk ved agterste damskod og blev derfor sat på grund.

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

94. S/S EGAA af København, 1763 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Hull til Jacksonville.

Maskinskade d. 5/3 51 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Indberetning fra vicekonsulatet i Brest dat. 10/3 51.

Kl. ca. 21⁰⁰ opdagedes det, at der var brud på et kondensatorrør. Kl. 21²⁵ stoppedes maskinen, og lækagen søgtes forgæves tætnet. D. 6/3 kl. 03¹⁵ besluttedes det at gå ind til Brest for reparation.

94. Ff. EKKO af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Borteblevet i marts måned 51 i Nordsøen; *3 omkomne*.

Søforhør i Esbjerg d. 21/5 51. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 23/5 51.

D. 6/3 afsejlede E. fra Esbjerg for at gå på fiskeri i Nordsøen. D. 14/3 kl. 07⁴⁰ havde et andet fiskefartøj sidste gang radioforbindelse med E., som på dette tidspunkt lå opankret ca. 138 sm. V. t. S. 1/4 S. for Graadyb Barre under stiv kuling. Da der siden intet er set eller hørt til E., og der senere er opfisket vraggods hidrørende fra E., må det antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Karl Ejnar Veglgaard og fisker Asger Oswald Poulsen, begge af Esbjerg, samt fisker Mads Lundgaard Bork af Staunsø pr. Henne.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

96. Ff. ELBOW-SPIT af Thyborøn, 27 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Minesprængt d. 28/6 51 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6/7 51. Søforklaring i Lemvig d. 9/7 og 10/7 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da E. S. under fiskeri befandt sig ca. 56 sm. VNV. af Thyborøn, fik redskabet hold, hvorefter der blev hevet ind på grejerne. Da fartøjet befandt sig lige over holdet, skete en eksplosion, hvorved E.-S. blev læk.

Anm. Ministeriet må antage, at redskabet har fået hold i en mine.

97. SM. ELISABETH af Marstal, 288 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Valkom til Stökesholm med træ.

Sprunget læk d. 3/11 51 i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 8/11 51.

D. 2/11 kl. 20¹⁵ passerede E. N. Ronaldsay fyr. D. 3/11 kl. ca. 9 blev skibet drejet under for en ØNØ.-lig kuling, og pumperne holdtes gående. Kl. 23⁰⁰ havarede motorens lænsepumpe, og hovedmotoren stoppedes. D. 4/11 kl. ca. 13⁰⁰, da motorpumpen var repareret, startedes motoren, og der fortsattes mod Thorshavn, hvortil E. ankom kl. 23¹⁵.

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

98. SM. ELISE STUB af Rønne, 65 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr. På rejse fra Neksø til København med bygningmaterialer.

Grundstødt d. 14/12 51 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Neksø d. 3/1 52.

Kl. ca. 12⁰⁰ befandt E. S. sig under en SV.-lig kuling med usigtbart vejr tværs af Stavstens-Udde. Herfra styredes VNV. Kl. ca. 14⁰⁰ loddedes ca. 8 m vand. Pludselig sås søen bryde om bb. Kursen ændredes straks til NV.; men umiddelbart efter tørnede E. S. tre gange, uden at farten gik af skibet. Ved grundstødningen blev kølen beskadiget.

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

99. Ff. ELITE af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På rejse fra København til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 11/1 51 ved Sveriges S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3/2 51.

Kl. ca. 21⁰⁰ grundstødte E. under en let til jævn S.-lig brise med regntykning på Kullagrund. Ca. 1/2 time senere kom fartøjet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

100. Ff. ELLA af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1927 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Grimsby til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt, sprunget læk d. 8/11 51 på Humberfloden.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{6}{12}$ 51.

Kl. ca. 16⁰⁰ afsejlede E. under en frisk ØSØ.-lig brise med regndis og hård udgående strøm fra Grimsby. Kort efter, at en bølge var passeret, gik motoren i stå, hvorefter skibet drev med strømmen i SSØ.-lig retning. Da det ikke lykkedes at få motoren i gang, og E. drev ind mod Clee Nees Sand, forsøgtes det at ankre, men ankeret holdt ikke, og kort efter tog skibet grunden med agterstavnen på Clee Nees Sand og blev stående. Kl. ca. 19⁰⁰ vendte strømmen, og noget senere lykkedes det at få E. bragt flot. Da skibet var blevet læk, og håndpumpen var tilstoppet, steg vandet i motorrummet og hindrede igangsætningen af motoren. Der sattes sejl, hvorefter der styredes ind mod Grimsby havn, hvortil E. noget senere ankom.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at brændstofførslen var til-stoppet.

101. M/S ELLEN NIELSEN af København, 1594 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Kollideret d. $\frac{5}{4}$ 51 i Antwerpen havn.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{31}{7}$ 51.

Kl. ca. 21⁴⁰, da E. N., der havde lods om bord, var ved at bakke ud fra kajen, afgaves 3 korte toner med fløjten, og kort efter sås et andet skib, M/S „Frubel Monica“, nærme sig med stærk fart for at gå agten om E. N. E. N.s maskine blev nu kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede E. N.s agterende hårdt imod F. M.s bb.s låring, hvorved E. N. fik lettere ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra F. M. foreligger ikke.

102. SM. ELSEBETH af Vejle, 73 B. R. T. Bygget 1912 af eg og fyr. På rejse fra Stettin til Ærøskøbing med kul.

Grundstødt d. $\frac{18}{8}$ 51 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $\frac{21}{8}$ 51.

Kl. ca. 13³⁰ passerede E. under en svag SØ.-lig brise med klart vejr og medgående strøm den hvide 2-kost ved Kirkegrund, hvorefter føreren overlod roret til en letmatros og gik under dæk efter at have givet ordre til, at han skulle varskoede efter $\frac{1}{2}$ times forløb. Der styredes NV. $\frac{1}{2}$ N. Kl. ca. 14⁰⁰ og senere varskoedes føreren, der var faldet i søvn, gentagne gange uden at vågne. Kl. ca. 14⁴⁵ tog E. grunden på Omø NV.-Flak og blev stående. D. $\frac{19}{8}$ kl. ca. 02³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen fik E. skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren var overanstrengt.

103. S/S ELSE BASSE af København, 1419 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

a) På rejse fra Buenaventura til Jacksonville.

Maskinhavari d. $\frac{16}{1}$ 51 i Stillehavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{8}{2}$ 51.

Kl. ca. 14⁵⁰, da E. B. befandt sig ved indsejlingen til Balboa, opdagedes det, at bb.s kedel lakkede. Fyret slukkedes, og rejsen fortsattes for stb.s kedel alene.

b) På rejse fra Jacksonville til New York.

Maskinhavari d. $\frac{28}{1}$ og $\frac{30}{1}$ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $\frac{8}{2}$ 51.

D. $\frac{28}{1}$ kl. ca. 18⁰⁰ begyndte stb.s kedel at lække. D. $\frac{30}{1}$ kl. 03⁴⁵ begyndte bb.s kedel at lække, og farten mindskedes til halv kraft. D. $\frac{1}{2}$, da E. B. befandt sig ca. 40 sm. fra New York, blev skibet taget på slæb af en slæbebåd og bugseret til New York, hvortil skibene ankom d. $\frac{2}{2}$ kl. 09¹⁵.

104. Ff. ELSE MARIE af Strandby, 28 B. R. T. Bygget 1931 af eg.

Påsejlet d. $\frac{27}{8}$ 51 på Grimsby red.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{19}{11}$ 51.

Kl. ca. 23³⁰, medens E. M. i sigtbart vejr lå opankret lidt S. for Borkum bølge, påsejlede en trawler, antagelig „Christelaight“ af Grimsby, fartøjets agterende, hvorved yderbeklædningsknustes over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

105. Ff. EMMA af Fejø, 7 B. R. T. Bygget 1907. På fiskeri i Bøgestrømmen.

Kollideret d. $\frac{26}{6}$ 51 i Bøgestrømmen.

Søforhør på Fejø d. $\frac{9}{11}$ 51.

Se nr. 85 b.

106. SM. ENIGHEDEN af Svendborg, 30 B. R. T. Bygget 1899 af eg og fyr. På rejse fra Vesterø, Læsø, til Frederikshavn.

Tørnet kaj d. $\frac{3}{12}$ 51 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{6}{12}$ 51.

Kl. ca. 20³⁰, da E. i mørkt vejr med støvregn med ca. 3 knobs fart var for indgående i Frederikshavns inderhavn, sås forude i en afstand af ca. 30 m et fartøj, der viste sig at være motortorpedobåden „Musvaagen“, og som tilsyneladende uden tændte lanterner lå på tværs i indsejlingen. E.s motor blev straks kastet fuld kraft bak. Under denne manøvre slog skibet agterenden til stb., hvorved hækjollen tørnede mod molehovedet og blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at E. på grund af det usigtbare vejr måtte bakke kraftigt for at undgå en kollision med M.

107. S/S ERIK JALL af Midvåg, 428 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

Kollideret d. $\frac{11}{1}$ 51 i Sørvåg.

Søforklaring og søforhør i Sørvåg d. $\frac{19}{1}$ 51.

Kl. ca. 16³⁰ afsejlede E. J. i stille vejr fra kajen i Sørvåg for at lægge til på siden af S/S „Vesturskin“ af Sørvåg, der lå fortøjet i en anden del af havnen. Da E. J. befandt sig ca. 4 skibslængder fra V., beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, langsomt frem, lidt senere bak. Da farten ikke syntes at aftage, beordredes maskinen atter bak, og den vagthavende maskinmester varskoedes gennem talerøret. Kort tid efter begyndte maskinen at bakke, men inden farten kunne tages af skibet, tørnedes V., hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibets manøvrevevne var nedsat på grund af for lavt damptryk.

108. SM. ERLAND af Gråsten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Hadsund til Vejle i ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{2}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{14}{2}$ 51.

Kl. 09³⁰ afsejlede E. i diset vejr fra Hadsund. Da der ved Havkjær ingen afmærkning fandtes, holdtes over mod Havnø Hage. Herved mistede skibet styringen og tog kl. 10¹⁵ grunden ud for Havkjær og blev stående. Kl. 15⁰⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen var blevet beskadiget af is.

109. M/S ERRIA af København, 8767 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Portland til San Francisco med stykgods og passagerer.

Brand om bord d. $\frac{20}{12}$ 51 på Columbiafloden; 11 omkomne.

Søforhør i Astoria i dagene $\frac{26}{12}$ — $\frac{28}{12}$ 51 og i København d. $\frac{4}{4}$ 52.

Kl. 01²⁰ ankrede E. ca. 2 sm. ØNØ. for Astoria. Det blæste en let SV.-lig brise, og strømmen var indgående. Kl. ca. 01³⁰ meldte en mand af besætningen, der var på brandpatrolje, at der var brandlugt i bb.s gangen ud for officers- og assistentmessen på hoveddækket. En undersøgelse viste, at noget tvist lå og ulmede i en papirkurv i et skab under trappen, der fra gangen førte op til passagerapteringen på shelterdækket. Kurven med indhold kastedes over bord, hvorefter skabet og dets omgivelser blev oversprøjtet med vand. Ved en kort efter foretaget undersøgelse for at konstatere årsagen til, at det elektriske lys var gået ud i bb.s passagergang på shelterdækket og i gangen, der i bb.s side fører fra passagerkamrene forbi hospitalerne ud til agterdækket, mærkedes kl. ca. 02¹⁵ brandlugt i gangen ved officersmessen og kort efter i gangen udfor hospitalsrummene i bb.s side. Omtrent samtidig hørtes råb om hjælp fra det agterste hospital om bb., der beboedes af 2 tjenere. De pågældende blev, da hospitalet var røgfylt, hevet op på promenadedækket gennem køjet. Der blev derefter givet ordre til udpurring overalt, samtidig med at der blev slået brandalarm. Besætningen påbegyndte brandslukning med vand gennem dørene til den lille hall agter på promenadedækket og gennem dørene til underste passagergang om bb., hvorfra der var kraftig røgudvikling, og passagererne samledes i den store hall ud for rygesalonen på badedækket. En optælling viste, at alle passagererne med undtagelse af 2 var tilstede. De pågældende blev hentet og bragt op på badedækket. Da røgen efterhånden tiltog overalt i passagerapteringen midtskibs, og der udbrød ild i den lille hall, blev der givet ordre til at forlade skibet, og der blev afgivet nødsignal bestående af 5 korte toner. Passagererne førtes ud på badedækket, da branden bredte sig med eksplosionsagtig hast midtskibs. Da redningsbådene på stb.s side samt agterste redningsbåd om bb. var utilgængelige på grund af røg og flammer, svingedes de 2 forreste redningsbåde om bb. ud. Under affiringen af bådene faldt den agterste i vandet og blev delvis vandfyldt. Passagererne og besætningen optoges i bådene samt i tililende fartøjer, og slukningsfartøjer fra land påbegyndte bekæmpelse af branden, der rasede med stor voldsomhed. Ved en senere optælling i land af passagerer og besætning viste det sig, at 8 passagerer og 3 medlemmer af besætningen manglede. De mang-

lende passagerer, der må antages at være døde af kulilteforgiftning, fandtes senere i E.s rygesalon, og de 3 besætningsmedlemmer forskellige steder i skibet.

Anm. 1. De omkomne var: Tjener Aksel Iversen og vaskerijomfruerne Thora Andersen og Lilly Haase. Endvidere passagererne direktør R. Holst Andersen, fru Holst Andersen, fru Valborg Sørensen, alle af København, samt fru A. M. Brunlees, frøken E. M. Brunlees, frøken Dorothy Mejers, hr. C. F. Scott og fru C. M. Taylor, alle af Vancouver, B. C., Canada.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

110. M/S ESSO BALDER af Nyborg, 253 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Nyborg til Nakskov med fueloil.

Grundstødt d. $28/7$ 51 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring i Nyborg d. $31/7$ 51.

Kl. 02¹⁴, da E. B. i stille, klart vejr passerede Slipshavn, overtog styrmanden vagten, og der styredes i fyrlinien ret på lys- og fløjtetønden på 55°16'4" N. 10°50'9" Ø. Kl. 02²² passeredes den nævnte lys- og fløjtetønde, hvorefter styrmanden ved en fejltagelse beordrede rorgænger til at styre V. t. S. i stedet for Ø. t. S. Umiddelbart efter faldt styrmanden i søvn. Kl. 02³³ tog skibet grunden ud for Kajbjergskoven på 55°15'8" N. 10°48'4" Ø. Kl. 07¹⁰ kom E. B. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

111. SM. ESTHER af Odense, 53 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til Rønne med cement.

Havareret og grundstødt d. $17/3$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/3$ 51. Søforklaring i Køge d. $28/3$ 51.

Kl. 17⁰⁰ passerede E. under en jævn SØ.-lig brise Kronborg. Kl. ca. 20⁰⁰, da vinden var frisket til storm, slog en brådsø ind over skibet, hvorved kahyt og motorrum blev delvis fyldt med vand, og motoren stoppede. Der sattes sejl, men skibet kunne ikke styres, og en undersøgelse viste, at rorpinden var bøjet. Det forsøgtes nu at opankre skibet, men ankeret kunne ikke holde, og E. drev ind mod kysten og tog grunden i Strandmøllebugten. D. $19/3$ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet og grundstødningen skyldes vejrforholdene.

112. Ff. ETNA af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1917. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. $24/7$ 51 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $31/8$ og $5/9$ 51.

Kl. ca. 16⁰⁰ afgik E. fra Esbjerg. Kl. ca. 23⁰⁰ gik føreren under dæk og overlod roret til kokken. Vejret var stille og klart. Farten var 5—6 knob. Kl. ca. 23¹⁵ tørnede E. Med stævnen imod bb.s lønning af et andet fartøj, Ff. „Karmel“ af Esbjerg, som ikke tidligere var blevet observeret.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at medens dette fartøj kl. ca. 23³⁰ i stille og klart vejr lå opankret ca. 25 sm. V. $1/2$ N. for Vyl fyrskib, blev fartøjet påsejlet af E., som ovenfor anført. Ved påsejlingen blev K.s yderklædning stærkt beskadiget over vandlinien.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af E. overlod roret til kokken, der var ganske ukyndig i styring og navigering, og gik under dæk, hvorefter han undlod at kontrollere sejladsen.

Anm. 2. Ved Esbjerg sørets dom af $26/3$ 52 blev E.s fører, der var tiltalt for overtrædelse af sølovens § 293, frifundet.

113. Ff. EVA THINNESEN af Esbjerg, 32 B. R. T. Bygget 1927 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $9/10$ 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $22/10$ 51.

Kl. 11⁴⁵, da E. T., der havde sine redskaber ude, under en let SSV.-lig brise befandt sig på en fiskeplads ca. 150 sm. V. t. N. $1/2$ N. for Vyl fyrskib, sås en trawler nærme sig fra stb.s side på Ø.-lig kurs. Der styredes SSØ., og farten var ca. 4 knob. Det forsøgtes at få trawleren, der viste sig at være M/S R. O. S. 110 af Rostock, til at ændre kurs, men kort efter tørnede R. O. S. 110 med stævnen mod E. T.s stb.s låring, hvorved styregrejerne beskadigedes, og der skete en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra R. O. S. 110 foreligger ikke.

114. S/S EVITA af Hålsingborg, 1439 B. R. T. Bygget 1882 af jern. På rejse fra Sczcezin til Odense med kul.

Grundstødt d. $8/3$ 51 ved Langelands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $10/3$ 51. Søforklaring og søforhør i Odense d. $13/3$ 51.

Kl. 18^{23} passerede E. under en jævn Ø.-lig brise i klart vejr lystønden på $54^{\circ}47'8''$ N. $10^{\circ}50'0''$ Ø., hvorefter der styredes rv. N. 4° Ø. Kl. 19^{25} tog E. grunden ud for Stengade Skov ca. 300 m fra land og blev stående. D. $9/3$ kl. 23^{20} kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

115. Ff. EYSTUROYGGJIN af Andefjord, 67 B. R. T. Bygget 1878 af eg.

Mistet anker og drevet på land d. $19/4$ 51 i Holbæk Fjord; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $9/5$ 51.

Kl. ca. 15^{00} sprængte E., der uden besætning om bord lå opankret på Holbæk Fjord, under en NV.-lig storm ankerfortøjningen og grundstødte ved Langeshage. Fartøjet er senere blevet vrag.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

116. M/S F. A. HARDER af Skive, 245 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Sunderland til Vejle med kul.

Motorhavari i dagene $9/8$ — $12/8$ 51 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. $18/8$ 51.

D. $8/8$ kl. 15^{20} afsejlede F. A. H. fra Sunderland. D. $9/8$ om eftermiddagen, under en opfriskende NNV.-lig kuling med ret svær sø, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. D. $10/8$ kl. 16^{50} stoppedes motoren for undersøgelse. Kl. 20^{30} startedes motoren påny, men den gik stadig uregelmæssigt. D. $11/8$ kl. 04^{00} stoppedes motoren atter, og en undersøgelse viste, at brændstofpumpens aksel var havareret. Pr. radiotelefon tilkaldtes nu bugserhjælp, og d. $12/8$ kl. 06^{00} blev F. A. H. taget under bugsering af et bjergningsfartøj, der slæbte skibet ind til Thyborøn.

117. M/S FALSTER af Kristinehamn, 1119 B. R. T. På rejse fra Middlesborough til Odense med jernplader.

Grundstødt d. $27/7$ 51 ved Fyns N.-kyst. Strandingsindberetning dat. $27/7$ 51.

Kl. 09^{08} grundstødte F. i stille vejr på Lillegrund. Skibet er senere bragt flot af en bjergningsdamper, efter at ca. 140 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

118. Ff. FAMILIENS HAAB af Taars, 10 B. R. T.

Kollideret d. $23/7$ 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $26/7$ 51.

Kl. ca. 06^{50} , da T. H. for indgående i sin stb.s side af havnen under en let SSØ.-lig brise med N.-gående strøm ud for Havnegade skulle passere agten om M/S „Frem“ af Rønne, der var ved at blive svinget rundt i havnen, sås B/B „Ymer“ af København under langsom bakning komme til syne ved „Frem“s agterende. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter tørnede F. H. med stævnen imod Y.s stb.s side agten for midtskibs. Ved kollisionen fremkom der en revne i F. H.s stævn.

Af den af Y.s besætning afgivne forklaring fremgår, at nævnte skib, efter at have ført agterwiren i land fra M/S „Frem“, bakkedes langsomt ud i havneløbet. Da Y.s agterende var klar af „Frem“, sås F. H. for indgående i en afstand af ca. 100 m. Motoren beordredes fuld kraft frem, og der manøvreredes ind mellem „Frem“s agterskib og kajen, men ca. $1\frac{1}{2}$ minut senere skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra Y.s side ikke blev udvist fuldt tilstrækkelig agtpågivenhed under bakningen ud i havneløbet.

119. Lægter F. B. 20 af København.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $12/5$ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $12/5$ 51.

Kl. 10^{30} , da F. B. 20 lå i Frihavnen fortojet langs et andet skib og modtog last fra dette, tørnede et slæng under nedfiring i den forreste del af lugen, der var afdækket, mod den øverste kant af en interimistisk 2 fod høj opbygget lugekarm af træ. Herved trykkes lugekarmen udefter, og lugedækslerne midtskibs i stb.s side, der var dækket af presenninger, gled ud af falsen på den langskibs skærstok og faldt sammen med en havnearbejder, der var i færd med at afdække lugen, ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 4 m. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

120. SM. FEJØ af Marstal, 53 B. R. T. Bygget 1923/44 af eg. På rejse fra København til Femø med stykgods.

Kollideret d. ²⁴/₅ 51 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. ²⁸/₅ 51. Søforhør i København d. ³¹/₅ 51.

Kl. 17³⁰ afsejlede F. fra Nyhavn og stod ud af havnen. Da skibet var drejet ind i Lynette-løbet, sås marinefartøj „Græsholm“ med ret god fart komme ud fra Lynettehavnen, der hidtil havde været skjult bag bunkeruldepotet, i ca. 5—10 meters afstand fra F. Skruen blev koblet fra og roret lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede G. mod F.s stb.s låring, hvorved 4 dæksstøtter samt skanseklædning og jolle blev beskadiget. F. gik ind i Lynettehavnen og lånte en jolle, hvorefter rejsen fortsattes.

Af den af G.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib den omhandlede dag kl. 17³⁰ under en let S.-lig brise stod ud af Lynettehavnen med ca. 3 knobs fart. Da G. havde passeret havneindløbet, øgedes farten til 6 knob, og da der styredes rv. 330°. F. sås nu om bb. styrende omtrent tværs på G.s kurs. Da F. stadig holdt kurs og fart, lagdes G.s ror stb., og motoren blev kastet fuld kraft bak. Da skibene var kommet tæt ved hinanden, drejede F. hårdt til bb., hvorefter kollisionen indtraf som ovenfor anført. I kollisionsøjeblikket lå G. næsten stille.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i F. fik G. i sigte på så sent et tidspunkt, at kollisionen ikke kunne afværges.

121. M/S FENIX af Vestervik, 605 B. R. T. På rejse fra Bolstad til Manchester med træ.

Grundstødt d. ³/₉ 51 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. ³/₉ 51.

Kl. 01⁵⁵ grundstødte F. i stille, klart vejr med stærk S.-gående strøm på Saltholms V.-kyst. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

122. M/S FIONIA af København, 5347 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Port Said til Aden.

En mand forsvundet d. ²²/₂ 51 i Rødehavet.

Søforhør i København d. ¹⁸/₈ 51.

Kl. ca. 06⁴⁵ savnedes restaurationsdreng Bent Wehage Andersen, der sidst var set kl. ca. 00³⁰ på soltaget agter. Skibet blev lagt på modsat kurs, og der holdtes udkig fra mast og bro. Kl. 16⁰⁰ blev skibet atter lagt på den oprindelige kurs, og kl. 18³⁰, ved mørkets frembrud, indstilledes eftersøgningen uden resultat.

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

123 S/S FLANDRIA af Rotterdam, 1301 B. R. T. På rejse fra København til Rotterdam i ballast.

Grundstødt d. ²⁷/₁ 51 ved Middelgrund.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁ 51.

Kl. 03⁵⁰ grundstødte F. under en SØ.-lig brise med diset vejr og N.-gående strøm på sydspidsen af Middelgrunden. Skibet er senere samme dag kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

124. M/S FLOTTWEG af Hamburg, 82 B. R. T. Bygget 1905. På rejse fra Vejle til København med Brunkul.

Grundstødt d. 18/11 51 ved Sjællands V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₁₁ 51. Søforklaring i Nykøbing S. d. ²²/₁₁ 51.

Kl. ca. 10⁰⁰ passerede F., der gik for sejl og med nedsat maskinkraft, under en svag S.-lig brise med hård NV.-gående strøm lys- og fløjtetønden på 55°28'2" N. 11°00'8" Ø. 200—300 m om bb. Der styredes mv. NØ. Efter at lystønden på 56°03'9" N. 11°08'6" Ø. var passeret om bb. i ca. 1 sm.s afstand, fik føreren, der stod til rors, et ildebefindende og var ved at miste bevidstheden. Da han atter kom til sig selv, var skibet drejet til SØ., og umiddelbart efter grundstødte F. på Sjællands Rev mellem fyret og redningsbåken. D. ²⁰/₁₁ blev besætningen — 3 mand — af et bjergningsfartøj indbragt til Odden havn. F. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blev syg.

125. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 90 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Frederiksværk til Nakskov med jernplader.

Sprunget læk d. ¹⁰/₇ 51 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. ¹⁸/₇ og ¹⁷/₇ 51. Søforklaring i Nakskov d. ¹⁶/₇ 51.

Kl. ca. 23⁰⁰, da F. befandt sig tværs af Sejerø, viste det sig, at vandet trods pumpning med motorpumpen steg langsomt i skibet. Pumpekassen i lastrummet fjernedes, men tilgangen til pumpen fandtes at være i orden. Da det befrygtedes, at vandet ville stige op til svinghullet,

hvorved motoren ville gå i stå, besluttedes det at sejle ind til Kalundborg, hvortil F. Ankom d. $11\frac{1}{7}$ kl. 06⁰⁰. En senere undersøgelse viste, at noget værk var faldet ud af en af nådderne i kimningen midtskibs om stb.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at kalfatringen var utæt.

126. SM. FRAM af Nekso, 19 B. R. T. Bygget 1897/1923 af eg. På rejse fra Nekso til Warnemünde med fiskekonserves.

Brand om bord d. $25\frac{1}{3}$ 51 i Østersøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Nekso d. $29\frac{1}{3}$ 51.

Kl. 15⁰⁰, da F. befandt sig ca. 15 sm. V. t. S. for Dueodde, opdagedes brand under døren i motorrummet. Ilden søgtes slukket med ildslukningspulver, men der udvikledes så stærk røg og varme, at det var vanskeligt at opholde sig i motorrummet, og slukningsarbejdet fortsattes fra dækket. Kl. 15¹⁵ antændtes styrehuset, og motoren stoppede. Kl. ca. 15⁴⁵ måtte slukningsarbejdet indstilles, og kl. ca. 16⁴⁰ gik besætningen, der bestod af føreren og en ungmand, i jollen. Kort efter eksploderede olietankene. Kl. ca. 18⁴⁰ var yderklædningen i agterskibet brændt igennem ved vandlinjen, og fartøjet sank. D. 26 $\frac{1}{3}$ kl. 00¹⁵ nåede besætningen i land på Bornholm. F. blev vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at spildolie under motoren er blevet antændt af gnister fra en utæt lydæmper.

127. M/S FREM af Aalborg, 29 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra København til Tanger.

Forlist d. $29\frac{1}{11}$ 51 ved Spaniens kyst. Forlisanmeldelse dat. Madrid d. $5\frac{1}{2}$ 52.

D. $29\frac{1}{11}$ 51 strandede F., der havde motorstop, under rolige vejrforhold ved Marnola. Skibet er senere blevet vrage.

128. SM. FRIDA af Marstal, 308 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr.

a) På rejse fra Drammen til Næstved med papirmasse.

Rørt grunden d. $24\frac{1}{2}$ 51 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $1\frac{1}{3}$ 51.

Kl. ca. 07³⁰, da F., der havde lods om bord, i hård modgående strøm var for indgående gennem Karrebæksminde havn, rørte skibet grunden let med forskibet i stb.s side af indsejlingen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømmen.

b) På rejse fra Frederikshavn til Island med træ.

Sprunget læk d. $18\frac{1}{10}$ 51 i Atlanterhavet; *søgt nødhavn* d. $19\frac{1}{10}$ 51.

Søforklaring i Nyborg d. $13\frac{1}{12}$ 51.

D. $18\frac{1}{10}$ kl. 20⁰⁰, da F. under en frisk SV.-lig kuling befandt sig N. for Shetlandsøerne, og Balte Sound fyr havde i dv. V. i en afstand af ca. 5 sm., pejledes 28" vand for og 19" vand agter. Skibet lagdes på modsat kurs, og frivagten purredes for at pumpe med håndpumpen, da en nyinstalleret motorpumpe ikke kunne pumpe vandet op. Under en tiltagende SV.-lig kuling krydsedes for sejl og motor mod Lerwick. D. $19\frac{1}{10}$ kl. 08⁰⁰ ankrede på Lerwick red og noget senere forløjedes i Lerwick havn, hvor ladningen opløstes.

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

129. SM. FUGLEN II af Ærøskøbing, 272 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

Grundstødt d. $15\frac{1}{11}$ 51 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Odense d. $20\frac{1}{11}$ 51.

Kl. ca. 02⁴⁵, da F. II efter bestikket skulle dreje ind i Bogø fyrs hvide fyrvinkel, og fyret ikke var kommet i sigte, mindskedes farten til langsomt frem, og kl. 02⁵⁰ blev skruen slået fra. Kl. 02⁵³ tog skibet grunden på Farø-Jord og blev stående. D. $17\frac{1}{11}$ kl. 16⁰⁰ kom F. II flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømmen i forbindelse med den omstændighed, at Bogø fyr ikke blev observeret.

130. M/Fg. FYN af Korsør, 2941 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer og jernbanevogne.

Grundstødt d. $27\frac{1}{10}$ 51 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring i Nyborg d. $31\frac{1}{10}$ 51.

Kl. 00⁴⁷ bakkede F. ud fra færgeleje nr. 4 i Nyborg. Motorerne gik fuld kraft, og roret lå halvt bb. Vejret var stille og let diset. Da F. befandt sig ca. en skibslængde fra fyrpælen Avernakke Hage S., forlod rorsmanden et øjeblik sin plads for at bistå føreren med at tænde

lyset til omdrejningstælleren. Kort efter opdagede føreren, at færgen ikke drejede hurtigt nok. Roret lagdes straks hårdt bb., men umiddelbart efter tog F. grunden ca. 150 m S. for fyrpælen og blev stående. Kl. 06²⁰ kom færgen flot ved hjælp af en anden færge, der var kaldt til assistance, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke kontrollerede bb.s drejningen.

Anm. 2. Ved Nyborg sørets dom af 27/11 51 blev F.s fører, der var tiltalt for overtrædelse af sølovens § 293, frifundet.

131. Ff. GAIA af Lemvig, 31 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr.

Brand om bord d. 28/2 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5/3 51.

Kl. ca. 22³⁰, da G. lå fortøjet i Christianshavns Kanal, opdagedes det, at det røg op fra skylight og kappe til mandskabslukafet. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, hvorefter ru-derne i skyligheten knustes, og det forsøgte at slukke ilden med vand. Kort efter kom brandvæsenet til stede, og den 1/3 kl. 00²⁵ var branden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes utilstrækkelig isolering af kakkelovnens omgivelser i forbindelse med overophedning.

132. SM. GALATHEA af Korsør, 42 B. R. T. Bygget 1881/1915 af eg og bøg. På rejse fra Kalundborg til Dyvig med superfosfat.

Grundstødt d. 8/1 51 ved Als N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10/1 51. Søforklaring i Sønderborg d. 17/1 51.

Kl. 22⁰⁰ befandt G. sig under en let S.-lig brise med snetykning ud for Nordborg fyr i ca. 4 sm.s afstand, hvorefter der styredes VSV. Ca. 10 minutter senere ændredes kursen til SSV. Kort efter loddedes 15 m vand, 10 minutter senere 8 m og endelig 5 minutter efter 4,7 m vand. Umiddelbart efter, kl. 22³⁰, tog skibet grunden ca. 1,5 sm. V. for Nordborg fyr og blev stående. Begge ankre blev lagt ud for at få skibet af grunden. D. 9/1 om eftermiddagen friskede vinden fra VNV., og G. arbejdede hårdt i grunden. Nogen tid efter sprængtes den ene ankerkæde, hvorefter den anden kæde blev kappet, og skibet, der var blevet læk, drev af grunden. Da motoren var gået i stå på grund af vand i skibet, fortsattes for sejl alene ind i Aabenraa Fjord. Pludselig sprang vinden om i SV., og G. blev drevet tilbage og tog atter grunden. D. 10/1 kl. 14³⁰ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

133. M/S G. C. AMDRUP af København, 908 B. R. T. Bygget 1947 af eg. På rejse fra Grønland til København med passagerer og stykgods.

Ekspllosion i motorrummet d. 17/7 51 i Skagerrak; *forlist*.

Søforhør i København d. 20/7 51. Forlisanmeldelse dat. København d. 23/7 51.

Kl. 16⁴⁵, da G. C. A. befandt sig SØ. for Oksø fyr, gik motorens omdrejningstal ned. Motoren blev straks stoppet, men samtidig skete der en eksplosion i krumtaphuset, hvorved en stikflamme slog ud, så at der opstod brand i motorrummet, der hurtigt blev omspændt af flammer. På grund af ilden kunne pumperne ikke bringes i anvendelse. Der udsendtes radiotelegrafisk nødsignal, og kl. 17⁰⁷ gik de ombordværende med undtagelse af kaptajnen og 3 mand af besætningen i bådene. Ilden bredte sig stadig, og kl. 17¹⁵ eksploderede en olietank, hvorefter de sidste ombordværende forlod skibet. Kl. 19³⁰ blev de skibbrudne taget om bord i et tililende skib. G. C. A. er senere sunket.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes kraftig rivning mellem stempel og cylindervæg, hvorved disse maskindele er blevet stærkt opvarmet og har antændt oliedampe i krumtaphuset.

134. M/S GENIUS af Hamburg, 199 B. R. T. På rejse fra Kastrup til Lübeck med svovlkis.

Grundstødt d. 3/1 51 ved Amager.

Strandingsindberetning dat. 3/1 51.

Kl. 15⁴⁵ grundstødte G. under en SV.-lig vind med diset vejr og N.-gående strøm ca. 150 m Ø. for Kastrup skibsbro. D. 6/1 kom G. flot ved egen hjælp. Anm. Det angives, at grundstødningen skyldes lavvande.

135. Ff. GERA af Sassnitz, 37 B. R. T. På rejse fra Sassnitz til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. 1/3 51 ved Bornholms NØ.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 3/3 51.

Kl. ca. 22¹⁵ grundstødte G. under en frisk Ø.-lig brise ca. 100 m NV. for Tejn havn.

3 mand af besætningen bjergedes i redningsstol af Allinge redningsvæsen, medens skibets fører gik fra borde i båd d. $\frac{2}{3}$ om morgenen. D. $\frac{30}{3}$ blev G. bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorskade.

136. M/S GERDA SKAGBO af Fredericia, 245 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

Havari på styregrejerne, fisket kabel d. $\frac{11}{9}$ 51 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $\frac{13}{9}$ 51.

Kl. 14⁴⁵ afsejlede G. S. under en jævn S.-lig brise med hård Ø.-gående strøm fra Shells anløbsbro i Fredericia havn. Da G. S. var ca. 100 m fra land, sprængtes et patentled på stb.s rorledning, hvorved skibet mistede styringen og begyndte at drive mod land. Begge ankre blev stukket i bund, og motoren, der gik fuld kraft frem, beordredes stop og derefter langsomt frem. Noget senere, da rorledningen var repareret, og der skulle lattes, viste det sig, at stb.s anker havde fisket det V.-ligste kabel i kabelfeltet mellem Kastelsodden og Strib. Kl. ca. 20³⁰ lykkedes det at få stb.s anker fri af kablet, hvorefter der lettedes og afsejlede til Fredericia.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet på styregrejerne skyldes skruevandets pres på rorbladet, der lå hårdt stb.

137. SM. GERTRUD af Lemvig, 86 B. R. T. Bygget 1894 af stål. På rejse fra Hundested til Struer med kali.

Sprunget læk d. $\frac{18}{3}$ 51 i Kattegat; *sat på grund* d. $\frac{19}{3}$ 51 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Hundested d. $\frac{24}{3}$ 51. Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{4}$ 51.

D. $\frac{18}{3}$ kl. 13³⁰ passerede G. Sjællands Rev. Kl. ca. 19⁰⁰, da Sjællands Rev pejledes i S. t. Ø. og Kattegat SV. fyrskib i VSV., og det blæste en stormende NV.-lig kuling med høj sø, besluttedes det at sejle tilbage til Isefjorden. Kl. ca. 21⁴⁵ hørtes et svagt knald. Kl. 22⁰⁰ opdagedes det, at der var vand i motorrummet. Rummet lænsedes, og en undersøgelse viste, at 2 nagler i bunden i bb.s side var sprængt. Lækagerne tætnedes med tråpinde, men ca. 1 time senere pejledes ca. 1 fod vand i lastrummet. D. $\frac{19}{3}$ kl. ca. 03⁰⁰ ankredes N. For Lynæs Rende. Da der trods stadig pumpning kl. ca. 05⁰⁰ var ca. 4 fod vand i lastrummet, og G. efterhånden fik svær stb.s slagside, besluttedes det at sætte skibet på grund. Da slagsiden stadig øgedes, og vandet stod op til kanten af lugen, sattes G. kort efter på grund på Middelgrunden. Kl. ca. 11⁰⁰, da skibet næsten var fuldt af vand, sattes nødfalg, hvorefter besætningen — 3 mand — blev bjerget af lodsbåden fra Hundested. D. $\frac{1}{4}$ blev G. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper og slæbt til Hundested.

Anm. Ministeriet må antage, at naglerne er blevet sprængt ved skibets arbejden i søen.

138. M/S GERTRUDE MÆRSK af Svendborg, 5079 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra New York til Philadelphia.

En mand af besætningen forsvundet d. $\frac{13}{12}$ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Yokohama d. $\frac{25}{1}$ 52.

Kl. ca. 22⁰⁰ savnedes hovmester Andreas Christian Lambertsen, der sidst var blevet set kl. ca. 20⁰⁰. En eftersøgning om bord gav intet resultat. Da det blæste en VNV.-lig kuling med temperatur i nærheden af frysepunktet, blev en eftersøgning af farvandet anset for håbløs.

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

139. Ff. GITTA af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1938 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rønne.

Sprunget læk d. $\frac{5}{12}$ 51 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{27}{12}$ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da G., der gjorde ca. 3 knobs fart, under en stormende SV.-lig kuling med byger og svær sø befandt sig ca. 45 sm. SØ. af Ølands Sødra-Grund, sprang fartøjet læk. Lukafet fyldtes hurtigt med vand, og gennem skoddet trængte vand ind i lastrummet. Der pumpedes med håndpumpen, og det forsøgtes at tætte forskoddet i lastrummet. Kl. ca. 23⁰⁰ sattes kursen mod den svenske kyst. D. $\frac{6}{12}$ kl. ca. 0200 kom G. i forbindelse med et andet fiskefartøj, som ledsagede G. til Bergqvara, hvortil fartøjerne ankom d. $\frac{7}{12}$ kl. ca. 05⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en løs bolt i skibsbunden.

140. M/B GOLIATH II af Aalborg, 18 B. R. T. Bygget 1892 af stål.

Kollideret d. 11/9 51 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{5}{10}$ 51.

Kl. ca. 20³⁰, da G. II, der sejlede med mindsket fart, under en svag V.-lig brise med svag V.-gående strøm og regndis, befandt sig midt i fjorden ud for Teglgårdshavnen i Aalborg, sås et svagt lys forude, og samtidig hørtes høje råb fra vandet om bb. Motoren kaste-

des bak, hvorefter G. II lagdes på modsat kurs, og projektøren tændtes. Kort efter bjergedes 2 mænd, der var faldet i vandet, da deres robåd var blevet påsejlet af G. II.

Af den af robådens besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte båd kl. ca. 20³⁰ lå for anker lidt N. for midten af fjorden ud for Teglgårdshavnen, sås G. II komme sejlene med kurs mod båden. Da G. II befandt sig i en afstand af 30—35 m, svingedes med en cyklelygte, og det forsøgtes med råb at henlede G. II's opmærksomhed på båden. Da G. II ikke ændrede kurs, og en kollision syntes uundgåelig, sprang den ene af de ombordværende over bord, medens den anden, da G. II umiddelbart efter tørnede mod bådens bb.s side, faldt i vandet, da han ville forsøge at springe om bord i G. II. Båden, der blev stærkt beskadiget, sank straks.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at jollen ikke førte forskriftsmæssig ankerlanterne.

141. SM. GOTFRED af Fejø, 39 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Aabenraa til København med rug.

Grundstødt d. 25/11 51 ved Fyns S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 6/12 51.

Kl. 10⁰⁰, da G. under en frisk V.-lig kuling med byger og mådelig sigtbarhed lå opankret for stb.s anker i Lyø Havn, begyndte skibet at drive med ankeret. Motoren blev startet, og ankeret blev lettet, hvorefter skibet antoges at befinde sig ca. 100 m N. for den røde 2-kost ved Lyø Sand. Der styredes nu SØ. tØ. 1/4 Ø. med motoren gående halv kraft frem. Kl. 10⁵⁵ grundstødte skibet på Knastegrunden og blev stående. Lys- og klokketønden „Knastegrund“ sås nu i SØ. Kl. 15⁰⁰ kom G. flot ved fremmed hjælp. Skibet blev derefter bugseret til Dyreborg Vig, hvor det opankredes. Ved grundstødningen blev G. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dels vejrforholdene og dels den omstændighed, at det søkort, der benyttedes, ikke var rettet efter E. f. S.

142. S/P GRAADYB af Esbjerg, 670 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra arbejdsplads på Graadyb Barre til losseplads i Nordsøen.

Brand om bord d. 26/4 51 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 1/5 51.

Kl. ca. 20⁴⁰ opdagedes ild i et klædeskab i lukaferne forude. Der blev straks slået alarm, og kursen sattes mod Esbjerg. Det forsøgtes forgæves at slukke ilden ved hjælp af transportable ildslukningsapparater, og da det på grund af kraftig røgudvikling blev umuligt at trænge ind i lukafet, lukkedes lufrørene til lukaferne tæt til, og nedgangen tildækkedes med en våd presenning, hvorefter der med brandslangen sprøjtedes vand mod brandstedet fra en åbning i nedgangen. Kl. 22³⁰ ankom G. til Esbjerg, og kl. 22⁴⁰ var ilden slukket ved hjælp af et tilkaldt redningskorps.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

143. SM. GRETHE af Aarhus, 53 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Kolding til København med brunkul.

Havareret og grundstødt d. 19/3 51 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/3 51. Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 21/3 51.

Kl. 13⁴⁵, da G. under ep stiv NV.-lig kuling med S.-gående strøm og snebyger befandt sig 8—10 sm. SSØ. af Hesselø, knustes blokskiven i en skildpadde på styregrejserne, og rorkæden sprængtes, hvorefter det viste sig umuligt at styre skibet, der nu drev for vind og strøm. Efter 4—5 timers forløb, da G. befandt sig ca. 1/2 sm. fra land, forsøgtes det at ankre op, men ankeret kunne ikke holde. Der blev affyret nødraketter og afbrændt nødblus, men kl. ca. 21⁰⁰ tog skibet grunden ved Vejby strand, 30—40 m fra land. De ombordværende — 2 mand — svømmede i land. D. 19/4 er skibet kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

144. M/B GRETHE af Fanø, 7 B. R. T. Bygget 1929 af eg, fyr, bøg og elm. På rejse fra Esbjerg til Nordby med post.

Motorstop, tørmet mole, sprunget læk d. 25/12 51 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. 26/3 52.

Kl. 08³⁰ afsejlede G. under en frisk SV.-lig kuling med udgående strøm fra Esbjerg. Da båden befandt sig ca. 300 m VNV. for færgehavnens nordre mole, gik motoren i stå. Ankeret blev stukket i bund, men kunne ikke holde, og G. drev ind på stensætningen og huggede mod stenene. Noget senere blev G. slæbt fri af et tililende skib og bugseret til Esbjerg, hvor båden, der var sprunget læk, blev sat på bedding.

145. M/S GRETSCHEN VOLLMERS af Ueterseen, 287 B. R. T.

a) På rejse fra Stettin til Bandholm med kul.

Grundstødt d. ¹⁵/₁ 51 ved Fejøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₁ 51.

Kl. 10⁰⁵ grundstødte G. V. under en V.-lig brise med snebyger på Avernakke Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

b) På rejse fra Stolpemünde til Helsingør med kul.

Grundstødt d. ²⁴/₁ 51 ved Middelgrund.

Strandingsindberetning dat. ²⁴/₁ 51.

Kl. 15¹⁵ grundstødte G. V. i klart vejr på sydenden af Middelgrund. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, men viste sig at være læk, hvorfor det sættes på grund ud for Lynetten for ikke at synke.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

146. Patrouillefartøj GRÆSHOLM, 69 B. R. T. På rejse fra Lynettehavnen til patrouille-tjeneste.

Kollideret d. ²⁴/₅ 51 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. ²⁸/₅ 51. Søforhør i København d. ³¹/₅ 51.

Se nr. 120.

147. S/S GUDRUN af Haugesund, 1174 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra North Shields til Fredericia med kul.

Grundstødt d. ²/₁₂ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²/₁₂ 51.

Kl. 00³⁰ grundstødte G. under en jævn VNV.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm på Sjællands Rev mellem fyret og redningsbåken. D. ⁴/₁₂ kl. 00³⁰ blev skibet bragt flot af bjergningsfartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at den styrede kurs var 100° østligere end påregnet.

148. M/S GUDRUN MÆRSK af København, 2355 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

Brand om bord d. ²⁵/₆ 51 i Baltimore.

Indberetning fra generalkonsulatet i New York dat. ¹³/₇ 51. Søforklaring i Rotterdam d. ¹/₉ 51.

Kl. 19¹⁵, medens G. M. lå fortojet i Baltimore havn og indtog brændselsolie fra en lægter, sprøjtede olie fra transferepumpernes oliefilter pludselig over mod hjælpemotor nr. 1 og dens dynamo. Et øjeblik efter var hele motorrummet omspændt af flammer. D. ²⁶/₆ kl. 02⁰⁰ var branden slukket af brandvæsen fra land og havnebrandvæsenet. Ved branden opstod der stor skade i motorrummet og apteringen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at bunkerlægteren satte for stort tryk på olien.

149. S/S GUDVIN af Oslo, 1831 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Gdansk til Vejle med kul.

Grundstødt d. ¹¹/₂ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring i Vejle d. ¹⁵/₂ 51.

Kl. 21³⁰ sås blinket fra lystønden på 55°537 N. 10°58'4 Ø. 4 streger agten for tværs om stb. Der styredes rv. 206°. Vejret var tåget med NØ.-lig brise og SV.-gående strøm, og der sejlede med langsom fart. Kl. 22¹⁰ ændredes kurs til rv. 228°. Kl. 22⁵⁰ pejlede Sletterhage radiofyrr i rv. 330°. Kl. 22⁵⁷ sås et fyrblink, der senere viste sig at være Røsnæs fyr, forude om stb. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, men samtidig tog G. grunden på N.-siden af Røsnæs og blev stående. D. ¹²/₂ kl. 15¹⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

150. S/S GUNDBORG SEGRELL af Stockholm, 1557 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Safi til Kalundborg med fosfat.

Grundstødt d. ¹⁵/₅ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring i Aalborg d. ²²/₅ 51.

D. ¹⁴/₅ kl. 23⁵⁰ passerede G. S. Halskov Rev fyrskib tæt om stb.; log 48,6. Der styredes rv. 3°, og der var hård S.-gående strøm. Kl. 24⁰⁰ sås fyrblinket fra lysspirtønden pkt. 14 i rute 28 (55°21'9 N. 11°02'8 O.) forude. D. ¹⁵/₅ kl. 00⁵⁰ tog skibet grunden på SV.-siden af Musholm Rev og blev stående. Kl. 02¹⁶ kom G. S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lysspirtønden pkt. 14 i rute 28 forveksledes med Reersø fyr.

151. SM. GUNN af Djupekås, 197 B. R. T. På rejse fra Sakskøbing til Åhus med sukker.

Grundstødt d. $\frac{15}{12}$ 51 i Storstrømmen. Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{12}$ 51.

Kl. 14⁴⁰ grundstødte G. under en frisk SV.-lig brise ved Masnedø Kalv. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr i forbindelse med strømsætning.

152. Lystfartøj GUTTEN af Ringkøbing.

Påsejlet d. $\frac{1}{8}$ 51 i Ringkøbing havn.

Søforhør i Ringkøbing d. $\frac{1}{10}$, $\frac{12}{11}$ og $\frac{19}{11}$ 51 samt $\frac{7}{1}$ 52. Søforhør i Sønderborg d. $\frac{13}{12}$ 51.

Kl. ca. 21⁴⁵, da G. lå fortøjet ved kajen i Ringkøbing, sås et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „Mascot“ af Sønderborg, stævne ret mod G.s agterende. Kort efter tørnede M. med stævnen mod G.s hæk, hvorved G. led lettere skade på skrog og rig.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj om aftenen lå fortøjet i Ringkøbing havn, gik føreren ned i motorrummet og startede motoren, hvorefter en medhjælper, der opholdt sig i styrehuset, uden ordre fra føreren kastede fortøjningerne los og kobledede skruen til. M. stævnede ret mod G., og en tredje person, der opholdt sig i styrehuset, stillede skruen om til bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor nævnt. M. fortsatte ud af havnen, og grundstødte senere i tåge ved kost nr. 2. D. $\frac{2}{8}$ om morgenen kom M. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $\frac{15}{9}$ 51 i Kaiserfahrkanalen mellem Stettiner Haff og Swinemünde.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{17}{9}$ 51 og i Køge d. $\frac{21}{9}$ 51.

Se nr. 7.

154. M/S HAFNIA af Aarhus, 95 B. R. T. Bygget 1914 af stål.

En mand af besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{1}{10}$ 51 i København.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{1}{10}$ 51.

Kl. 10³⁵, medens H. lå fortøjet ved Islands Brygge, havde man under arbejdet med at sætte skibets skorsten i land først løftet denne klar af dækket ved hjælp af treben og patenttalje. En mand af besætningen ville skubbe skorstenen forefter for at lande den på dækket. Herved vippede trebenet forover og væltede med skorstenen ned i lasten og rev i faldet den pågældende med. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

155. Ff. HAJEN af Hirtshals, 13 B. R. T. Bygget 1912. På rejse fra fiskeri i Skagerrak.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{9}{7}$ 51 i Skagerrak.

Søforhør i Hirtshals d. $\frac{16}{7}$ 51.

Kl. ca. 17⁰⁰, da H. under en jævn brise befandt sig ca. 30 sm. NV. for Hirtshals, opdagedes det, at der var vand i motorrummet, og at lænepumpen var tilstoppet. Motoren stoppedes, og lænepumpen rensedes, hvorpå motoren påny blev startet. Da vandet trods pumpning med motorpumpen og håndpumpen steg hurtigt i fartøjet, sattes kursen mod et fiskefartøj, der befandt sig i ca. 3 sm.s afstand. Ca. $\frac{1}{4}$ time senere var vandet steget så højt, at motoren gik i stå. Der sattes nødsignal, og kl. ca. 19⁰⁰ blev besætningen — 3 mand — optaget af det andet fiskefartøj, og H. blev taget på slæb. Kl. ca. 20⁰⁰ sprængtes slæbetrossen, og kort efter sank fartøjet på 120 favne vand 30—40 sm. NNØ. for Hirtshals.

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

156. S/S HALFDAN af Middelfart, 1461 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{5}{4}$ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{5}{4}$ 51.

Kl. 14¹⁰, da H., der lå fortøjet ved Larsens Plads, ved hjælp af egne spil lastede planker fra en langs siden liggende pram, var et slæng planker under ophivning ved 3-lugen, idet der med en tovværksstrop var taget enkelt tøm om slænget. Da en havnearbejder ville dreje slænget klar af lossebommens gerd, faldt plankerne ud af stroppen, hvorved en planke ramte den pågældende arbejder under det ene øje. En anden planke faldt ned i prammen og ramte en der beskæftiget havnearbejder på højre ankel. De tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulancelance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

157. S/S HALTON R. CAREY af Brunswick, Ga., 7198 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{16}/_{11}$ 51 i Rørdal.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{17}/_{11}$ 51.

Kl. 17⁴⁰, da skibets 1. styrmand var på vej ned i underlast nr. 2 for at inspicere denne efter endt udlosning af kul, brækkede et af lastlejderens trin, der under losningen var blevet beskadiget, hvorved den pågældende styrtede 6—7 m ned i rummet. Ved faldet fik styrmanden åbent brud på begge ben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

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

Kollideret d. $^{25}/_{8}$ 51 i Sundet.

Søforhør i København d. $^{30}/_{8}$ 51.

Kl. 04³⁷ passerede H. lystønden på 55°23'3 N. 12°43'2 Ø. Der styredes rv. N. Mod Drogden fyr, der sås ret forude. Kl. ca. 04⁵⁰ blev vejret let diset forude, og radarapparatet startedes. Sigbarheden ansloges nu til 3—4 sm. 3—4 minutter senere gik den vagthavende styrmand ind i styrehuset for at indstille radaren. På radarindikatoren sås et andet skib ca. 15° om stb. i en afstand af knapt 1 sm. Maskintelegrafen blev sat på "klar", og der blev afgivet forskriftsmæssigt tågesignal. Umiddelbart efter blev motoren, der gik fuld kraft frem, beordret stoppet. Der hørtes nu en lang tone 25-30° om stb., og roret blev lagt hårdt bb., samtidig med at motoren blev beordret fuld kraft bak. Det andet skib, der senere viste sig at være M/S "Nils Gorthon" af Malmø, kom umiddelbart efter frem fra en tågebanke 45-50° om stb. i ca. 1000 m afstand, og der hørtes 3 korte toner fra det, men straks efter tørnede N.G. med stævnen mod H.s stb.s side ved forreste ladeport. Ved kollisionen led H. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra N.G. foreligger ikke.

159. SM. HANNA af Hamburg, 146 B. R. T. På rejse fra Bremen til Skive med cinders.

Grundstødt d. $^{2}/_{11}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{2}/_{11}$ 51.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte H. i stille vejr med udgående strøm ved Ø.-siden af Egense Hage. Skibet er senere bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af lysene i Hals og fyrene.

160. M/S HANS BOYE af Marstal, 282 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Malmø til Aalborg i ballast.

Tørnet kaj d. $^{9}/_{11}$ 51 i Aalborg.

Søforklaring i Aalborg d. $^{10}/_{11}$ 51.

Kl. 06³⁰, da H. B. under en stiv Ø.-lig kuling med hård V.-gående strøm nærmede sig indsejlingen til Østre Havn, blev farten mindsket til meget langsomt. Da skibet under drejningen ind mod havnen var ca. 2 skibslængder fra indsejlingen, blev det af vind og strøm ført V.-over, og skønt roret blev lagt hårdt bb. og motoren sat fuld kraft frem, tørnede skibet med stb.s bov hårdt mod V.-molen, hvorefter skibet svingede bb. over. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter tørnede H. B. med stævnen mod kajen i havnens Ø.-side. Ved kollisionerne beskadigedes en del plader og spanter i stævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen af kajen skyldes fejlbedømmelse af vind- og strømforholdene.

161. SM. HANS JØRGEN af Haderslev, 98 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Stralsund til Haderslev med kali.

Grundstødt d. $^{10}/_{11}$ 51 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Haderslev d. $^{14}/_{11}$ 51.

D. $^{9}/_{11}$ kl. 23⁵⁵ passerede H. J. under en let NØ.-lig brise med diset vejr lys- og fløjte-tønden på 55°12'2 N. 11°05'5 O., hvorefter der styredes V. $^{1}/_{4}$ N. 50 minutter senere, da distancen til punkt 4 i rute 44 var udsejlet, men rutebøjen ikke kunne ses, mindskedes farten. To lodskud med 3 minutters mellemrum gav ingen bund. Kursen ændredes nu til SV. $^{1}/_{2}$ V. 4 minutter senere gav et lodskud 3 favne vand. Roret blev straks lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden V. for den hvide 1-kost ved indløbet til Kobberdyb og blev stående. D. $^{10}/_{11}$ kl. ca. 06⁰⁰ kom H. J. flot ved egen hjælp, efter at ca. 2 tons af ladningen var blevet kastet over bord.

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

162. Ff. HARMONI af Esbjerg, 24 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Visby til Rønne.

Sprunget læk d. $^{9}/_{12}$ 51; *motorstop* d. $^{10}/_{12}$ 51. *Mistet ankergrejer og havareret* i dagene $^{11}/_{12}$ — $^{18}/_{12}$ 51.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{1}$ 52.

D. $\frac{9}{12}$, da H. under en SV.-lig storm med svær sø lå underdrejet SSØ. for Ølands Rev, sprang fartøjet læk, hvorved det elektriske anlæg ødelagdes. D. $\frac{10}{12}$ da H. var opankret ca. 10 sm. NNV. for Ølands Rev, gik motoren i stå, og under forsøg på at starte den opbrugtes startluften. Fartøjet, der i de følgende dage drev for ankeret og afgav nødsignaler, blev d. $\frac{13}{12}$ kl. ca. 16⁰⁰ taget på slæb af et andet skib, og ankergrejerne blev frastukket. Ca. 3 timer senere sprængtes slæbetrossen, hvorefter det andet skib fortsatte rejsen. Det forsøgtes nu at styre mod Gotland ved hjælp af forsejl og storsejl. Efter ca. $\frac{1}{2}$ times forløb mistedes forsejlet, hvorefter fartøjet drejedes under for et drivanker. D. $\frac{17}{12}$, da H. under en aftagende NNV.-lig brise havde Rixhøft fyr i SØ. i en afstand af 3—4 sm., blev fartøjet taget på slæb af en trawler, der bugserede det til Granz. Under bugseringen og forhaling i Granz havn led H. En del ovenbords havarier.

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

163. M/Fg. HEIMDAL af Korsør, 1083 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med biler og passagerer.

Tørnet færgeleje d. $\frac{25}{7}$ 51 i Korsør havn.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $\frac{28}{7}$ 51.

Kl. 14⁴⁵ afsejlede H. fra Nyborg. Da Korsør Båke vinkelfyr (Koen) passeredes, bemærkedes det, at strømmen var indgående, og da den røde spidstønde med 2 opadvendte koste ved Ærteø passeredes, blev der slået klar på begge maskintelegrafer, hvilken ordre straks blev besvaret fra maskinrummet. Kl. 16⁰⁰, umiddelbart før havnemolerne passeredes, beordredes begge motorer langsomt frem, og derefter, kort før H. havde den lange mole mellem 2. og 3. færgeleje tværs, stop. Da H.s stævn var ud for A/S „Tranekjær“s kaj, beordredes stb.s motor langsomt bak og straks efter halv kraft bak og derefter fuld kraft bak; men da H.s fart ikke syntes at aftage, beordredes bb.s motor halv kraft bak og umiddelbart efter fuld kraft bak, hvorefter begge motorer beordredes forceret fuld kraft bak. Da færgens fart syntes at øges, og da det antoges, at den ene eller begge motorer havde forkert omdrejningsretning, beordredes begge motorer stop og straks efter påny forceret fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl. 16⁰⁴, tørnede H. med voldsom kraft med bb.s side af stævnen mod bolværket og derefter med stb.s bov imod anstødspælene ved færgeklappen. Ved kollisionen kom nogle passagerer til skade, og en del biler beskadigedes. Endvidere beskadigedes færgelejet, og H. led en del ovenbords skade.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at påsejlingen af færgelejet skyldes, at de fra broen afgivne bakordrer ikke er kommet til udførelse.

Anm. 2. Ved Korsør sørets dom af $\frac{31}{5}$ 52 er skibsmaskinmesteren, maskinmesteren og ekstramaskinmesteren blevet frifundet for tiltale efter sømandslovens § 84.

164. SM. HEINI af Hamburg, 107 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{19}{12}$ 51 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{22}{12}$ 51.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte H. under en jævn SV.-lig brise med udgående strøm på Trekantet Middelgrund Ø. for Klintebjærg. D. $\frac{21}{12}$ kom H. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mørke.

165. SM. HELEN af Odense, 196 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Stettin til Faaborg med kul.

Grundstødt d. $\frac{26}{8}$ 51 Ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{31}{8}$ 51.

Kl. 11⁰⁰ passerede H. under en svag Ø.-lig brise anduvningsbøjen ved Swinemünde, log 0. Herfra styredes NV. $\frac{1}{2}$ N. Kl. 13²⁰ var vejret tåget, og kursen ændredes til N., log 16,5. Kl. 13⁵⁵ viste loggen 21. Kl. 14⁰⁵ hørtes tågesignal forude, og umiddelbart efter tog skibet grunden ved Grufewalder Die og blev stående. Kl. 15⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen blev stævn og slingrekøl om stb. bøjet, og bunden i bb.s side blev lettere beskadiget.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.

Anm. 2. D. $\frac{21}{3}$ 52 har føreren ved Sunds-Gudme herreders ret vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bkg. af $\frac{25}{9}$ 1943 om sejlanvisninger for skibe.

166. Ff. HELGA af Grenaa, 10 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenaa.

Havareret d. $\frac{18}{6}$ 51 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $\frac{23}{6}$ 51.

Kl. ca. 19¹⁰ lettede H. fra en ankerplads S. for Jernhatten for at sejle til Grenaa. Efter ca. en times sejlads, da H. befandt sig ca. 1 sm. S. for Jernhatten, mærkedes 2 kraftige stød

i motoren, der stoppede. H. begyndte straks at tage vand ind, og der blussedes efter hjælp. En undersøgelse viste, at stævnrøret var knust. Kort efter fik H. assistance af et andet fiskefartøj, der slæbte H. til Grenaa.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet kan skyldes, at stævnrøret har begivet sig, hvorved det er sprængt.

167. M/S HELLE DANICA af København, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Port de Bouc til London med svovlsyre.

Motorhavari d. ⁷/₅ 51 i Atlanterhavet; søgt nødhavn.

Søforklaring i Lissabon d. ¹⁰/₅ 51. Søforhør i København d. ²⁶/₁₀ 51.

Kl. 15⁰⁵, da H. D. under en frisk N.-lig brise med høj NNV.-lig dønning havde Kap Espichel i mv. 50° i en afstand af 7 sm., hørtes et knald i maskinrummet, hvorefter motoren sattes på langsomt frem og umiddelbart efter stoppedes. En undersøgelse viste, at trykfejlet var havareret. Da lejet ikke kunne repareres om bord, og da skibet drev ind mod Kap Sinres, rekvireredes bugserassistance. D. ⁸/₅ kl. 17¹⁵ opnåedes forbindelse med en bugserbåd, der bugserede H. D. til Lissabon.

168. M/S HELVIG af København, 2348 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra New York til Baltimore.

Kollideret d. ¹⁵/₈ 51 ved Amerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i New York d. ²⁶/₈ 51.

Kl. 06²⁷ passerede H., der havde lods om bord, i tæt tåge bøje 7 på Delawarefloden tæt om bb. Skibets radaranlæg var i funktion, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 06⁵⁰ passeredes ifølge observation på radarskærmen Brandywine fyr om stb. Kl. 07⁰⁴ sås på radarskærmen et skib, der antoges at ligge til ankers, ca. ¹/₂ sm. SV. for bøje 16 i stb.s side af løbet, og samtidig sås et modgående skib lidt N. for Fourteen Feet Bank fyr. Da observationerne på radarskærmen viste, at det modgående skib holdt ned mellem bøje 16 og ankerliggeren, ændredes kurs til stb., således at bøje 16 holdtes godt klar om bb. Der styredes rv. 10°. Kl. ca. 07¹⁷ hørtes tågesignal ca. 4 streger om bb., og motoren, der gik halv kraft frem, blev stoppet. Kl. ca. 07¹⁸ hørtes bovandet fra et skib tæt om bb. Motoren beordredes fuld kraft frem, samtidig med at røret lagdes hårdt stb., og umiddelbart efter sås det andet skib, der viste sig at være B/B „John E. Mc. Allister“ tæt om bb. på Ø.-lig kurs. Da J. E. M. A. var under drej til bb., beordredes motoren forceret fuld kraft bak, men omtrent samtidig, kl. 07²⁰, tørnede H. med bb.s bov mod J. E. M. A.s stb.s side. Ved kollisionen blev nogle spanter trykket ind.

Af den af J. E. M. A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at nævnte skib, der havde lods om bord, kl. 06¹⁵ i tæt tåge passerede bøje 16 om stb., hvorefter der styredes rv. 157°. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal, og maskinen gik halv kraft frem. Kl. ca. 06¹⁹ sås H. forude i kort afstand, hvorpå røret beordredes hårdt bb., men umiddelbart efter, kl. 06²⁰, skete kollisionen som ovenfor anført, hvorved J. E. M. A. led nogen ovenbords skade om stb.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at J. E. M. A. var kommet for langt over i sejlløbets Ø.-side.

169. Ff. HENNY af Frederikshavn, 13 B. R. T. Bygget 1914. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads.

Kollideret d. ¹⁹/₁₀ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ³¹/₁₀ 51.

Kl. 04⁴⁵ afsejlede H. i stille, klart vejr fra Frederikshavn. Farten var ca. 2 knob. Kl. ca. 05⁰⁰, da H. var kommet ud af havnen, sås et indhentende fartøj, der antoges at ville gå af vejen, agterude i en afstand af 15—20 favne, men umiddelbart efter tørnede fartøjet, der viste sig at være fiskefartøj „Johanne Marie“ af Lundeberg, med stævnen mod H.s stb.s låring, hvorved yderklædningen og det opstående beskadigedes.

Af den af J. M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj, der sejlede med en fart af ca. 7 knob, kl. ca. 05⁰⁰ i stille, klart vejr var kommet ud af havnen, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der fra begge skibes side ikke har været udvist den fornødne agtpågivenhed.

170. SM. HIRSHOLM af Frederikshavn, 99 B. R. T. Bygget 1913 af stål.

3 mand kulilteforgiftet d. ¹⁴/₁₁ 51 ved Dania Cementbro i Mariager Fjord.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁶/₁₁ 51.

D. ¹³/₁₁ kl. ca. 18⁰⁰ blev der fyldt kul på kakkellovnen i lukafet forude, i hvilket der opholdt sig 3 mand af besætningen, hvorefter kakkellovnen blev lukket for træk, og døren i nedgangskappen lukkedes. D. ¹⁴/₁₁ kl. ca. 07³⁰ fandtes de 3 mand liggende bevidstløse i

deres køjer. Der blev straks givet kunstigt åndedræt, og kort efter blev de pågældende i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor de bragtes til bevidsthed ved hjælp af carbogen.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes manglende træk i ovnen.

171. S/S HJORTHOLM af København, 1730 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra København til London.

Tørnet kaj og kollideret d. $\frac{2}{1}$ 51 på Themsens.

Søforhør i København d. $\frac{1}{2}$ 51.

Kl. 19²⁵ lettede H., der havde lods om bord, med en hård, indgående strøm for at gå langs kaj ved Butler's Wharf. Da skibet, der blev assisteret af en slæbebåd forude, skulle manøvreres ind mellem en lægter og et indisk marinefartøj „Jhelum“, der lå fortøjede i bøjer med knap en skibslængdes mellemrum, og skulle svinge op mod strømmen, kunne slæbebåden ikke holde H.s stævn. H.s maskine blev straks beordret fuld kraft bak, men H. blev af strømmen ført ned mod J., og umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod kajen. Ved kollisionen blev begge skibe lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

172. SM. HYLLEHOLT af Fakse Ladeplads, 81 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Kalundborg til Mommark med superfosfat.

Kollideret d. $\frac{25}{1}$ 51 i Mommark færgehavn.

Søforhør i Store-Heddinge d. $\frac{3}{2}$ 51.

Kl. 08⁰⁰, da H. under en frisk ØSØ.-lig brise befandt sig under indsejling til Mommark færgehavn, sås færgen — M/S „Mommark“ af Faaborg — forlade færgelejet. Samtidig sås en person vinke advarende inde på molen. H. fortsatte ind i havnen, hvorefter motoren kastedes fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede H. med bovsprydet mod færgens overbygning i bb.s side, som blev en del beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der kl. 08²⁵ blev afgivet 3 korte toner med fløjten, hvorefter der bakkedes fra færgelejet langsomt ud i havnen. Samtidig sås H. for indgående uden for havnemolerne. Kort efter afgaves atter 3 korte toner fra færgen, maskinen stoppedes, og det forsøgtes at manøvrere færgen over i den V.-lige side af havneløbet, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i H. for sent blev klar over, at M. var for udgående.

173. SM. IDA ELINE af Sønderborg, 47 B. R. T. Bygget 1890 af eg.

Sprunget læk d. $\frac{29}{7}$ 51 i Hammerhavnen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{3}{8}$ 51. Søforklaring i Assens d. $\frac{15}{10}$ 51.

Kl. 19³⁰, da I. E. var tillastet i Hammerhavnen med 80 tons stenmel, opdagedes vand i maskinrummet. Da fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumperne, blev ladningen d. $\frac{30}{7}$ 51 oplossen, hvorefter I. E. forsejlede til Rønne for landsætning. En undersøgelse viste, at værket i et stød midtskibs i bb. side manglede, og at boltene i motorfundamentet havde begivet sig.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk på en tidligere rejse.

174. M/S IDUNA af Graasten, 216 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Menstad til Thisted med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{8}{4}$ 51 i Limfjorden.

Søforklaring i Thisted d. $\frac{10}{4}$ 51.

Om aftenen, da I. under en hård S.-lig kuling med hård NØ.-gående strøm befandt sig i Bejstrup Løb, besluttedes det at ankre i kanten af sejløbet. Under manøvrerne tog skibet grunden og blev stående. D. $\frac{9}{4}$ kl. 17⁰⁰ kom I. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

175. Ff. I. M. BAGH af Skagen, 36 B. R. T. Bygget 1951.

Brand om bord d. $\frac{1}{10}$ 51 i Esbjerg havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{1}{11}$ 51.

Kl. ca. 12³⁰ sås røg trænge op fra lukafet forude om bord i I. M. B., der lå fortøjet ved auktionkajen i Esbjerg havn. Ilden blev hurtigt slukket af brandvæsenet fra land. En undersøgelse viste, at branden var opstået i den underste køje i stb.s side. Ved branden blev garneringen beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

176. M/S INDIA af København, 9549 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra St. Thomas til Antwerpen med stykgods.

Brand om bord d. $\frac{19}{10}$ 51 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. $\frac{29}{11}$ 51.

Kl. 10²⁵, da I. under en jævn ØSØ.-lig brise befandt sig på gisset plads 41°34' N. 34°16' Ø., sås røg stige op fra agterkant af bakken i stb.s side, hvorefter der blev slået brandalarm. Skibet stoppedes og lagdes med vinden agterind, og agterkant af bakken om stb. lukkedes. Da dæk og lugekarme ved l-lugen var meget varme, og røgen var tæt, åbnedes lugen, og slukning af et parti brændende bomuldsballer påbegyndtes med 2 slanger. Kl. ca. 11³⁰ var branden under kontrol. En del brændende bomuldsballer kastedes overbord.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i bomuldsladningen.

177. Ff. INGE af Køge, 5 B. R. T. Bygget 1936 af eg. På fiskeri i Køge Bugt.

Kæntret og sunket d. 13/11 51 i Køge Bugt; *1 mand omkommet*.

Søforklaring i Køge d. 13/11 51.

Kl. ca. 09⁵⁰, da I. med bundgarn om bord og med en jolle på slæb under en jævn SØ.-lig brise med diset vejr befandt sig ved et bundgarnsstade ud for Solrød Strand ca. 800 m fra kysten, skulle der lægges til ved et andet fiskefartøj. Herunder tog I. en sø ind, hvorved motoren gik i stå. Fartøjet faldt nu tværs i vind og sø og fyldtes med vand og sank sammen med jollen, der blev trukket med ned. Besætningen — 4 mand — faldt i vandet. Det lykkedes 3 mand at redde sig, medens den 4. — Bent Hardy Hansen af Køge — druknede. I. og jollen er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene.

178. Ff. INGEBORG af København, 20 B. R. T. Bygget 1878 af eg.

Forlist i juli 51 i Savona havn.

Forlisanmeldelse dat. København d. 28/12 51.

Medens I., der var beslaglagt af italienske myndigheder, lå i Savona havn, tørnede fartøjet under en storm mod bolværket og sank.

179. SM. INGEGERD af Oskarshamn, 358 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Porsgrund til Haderslev med kalksalpeter.

Grundstødt d. 17/3 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/3 51.

Kl. 09⁰⁰ grundstødte I. under en frisk SØ.-lig kuling med regntykning på Knudegrund ved indsejlingen til Haderslev Fjord. D. 18/3 kom I. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

180. Ff. INGER af Frederikshavn, 10 B. R. T. Bygget 1938 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt d. 7/2 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 24/2 51.

Kl. ca. 07⁰⁰ grundstødte I. under en let SØ.-lig brise med tæt tåge mellem Skagen og Hulsig. D. 10/2 kl. 17⁰⁰ blev fartøjet bragt flot ved fremmed hjælp.

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

181. SM. INGER af Femø, 20 B. R. T. Bygget 1880 af eg og bøg. På rejse fra Nakskov til Horsens med byg.

Havareret skruen d. 29/4 51 i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg d. 10/5 51.

Kl. 14³⁰, da I. under en svag N.-lig brise passerede Fyns Hoved, kobledes skruen fra, medens storsejlet blev sat. Da skruen atter kobledes til, kunne den kun bakke. I. gik nu for sejl alene til Odense Fjord, hvor der ankredes kl. ca. 18⁰⁰. I. blev senere bugseret til Horsens. En undersøgelse viste, at en skruebolt i skruehovedet havde løsnet sig.

182. Ff. INGER MARGRETHE af Ballen, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Ballen.

Grundstødt d. 10/1 51 ved Samsø Ø.-kyst.

Søforhør i Tranebjerg d. 24/1 51.

Kl. 16⁴⁵, da I. M. under en frisk SØ.-lig kuling med tåge var afsejlet fra en fiskeplads ved Hatter Rev, blev det tåge. Da det antoges, at fartøjet befandt sig ca. 1/2 times sejlads fra Ballen, stoppedes motoren, hvorefter der fortsattes med langsom fart under stadig lodhivning; men kort efter tog I. M. grunden ca. 1/2 sm. S. for Staahøj Hage og blev stående. Da det ikke lykkedes at få fartøjet, der overskyldes af søen, bragt flot, sprang de ombordværende 2 mand over bord og svømmede i land. I. M. er senere blevet bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

183. MIS IRANIA af København, 5684 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Abadan til Aarhus med olie.

Grundstødt d. $14/5$ 51 ved Persiens S.-kyst.

Søforklaring i Aarhus d. $20/6$ 51.

Kl. 06¹⁵ passerede I., der havde lods om bord, den sidste bølge i Rooka kanalen, hvorefter roret lagdes hårdt stb. for at få skibet bragt ind i den næste ledefyrline. Under drejningen tog I. grunden med forstævnen Ø. for sejlløbet og blev stående. Kl. 15⁰⁰ kom I. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning i forbindelse med nedsat manøvreevne på grund af ringe vanddybde.

184. Lystfartøj IRENE af København, 4 B. R. T. På rejse fra Hals til København.

Grundstødt d. $10/8$ 51 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/8$ 51.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte I. under en hård VNV.-lig kuling med usigtbart vejr ud for As-serbo plantage.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

185. S/S IRENE M. af Panama, 1977 B. R. T.

a) På rejse fra Nyborg til Aalborg med olie.

Grundstødt d. $21/5$ 51 ved Fyns Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $25/5$ 51.

Kl. ca. 08⁰⁰ afsejlede I. M. med lods om bord fra Avernakke. Under manøvrerne for at få skibet svajet rundt med stævnen ind mod farvandet tog I. M. grunden på N.-siden af den gravede 10 meter-rende og blev stående. Kl. 12⁵⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets drejeevne var nedsat på grund af strømmen.

b) På rejse fra Aarhus til København med brændselolie.

Grundstødt d. $8/8$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $8/8$ 51.

Kl. ca. 01³⁰ grundstødte I. M. under en SØ.-lig brise med N.-gående strøm på Stubben. Kl. 11⁰⁰ kom skibet flot, efter at 200 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

186. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På rejse fra Rostock til Helsingør.

Kollideret d. $15/10$ 51 på Warnow-floden.

Søforklaring i Helsingør d. $18/10$ 51.

Kl. 20⁰⁰ afsejlede I. T. fra Rostock. Da skibet under en let SØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ved Warnemünde, sås et modgående skib, der senere viste sig at være en selvbevægende pram „Nogat“, forude i sejlløbets Ø.-lige side. Kort efter drejede N. stb. over og viste I. T. sin røde sidelanterne. I. T.s motor, der gik fuld kraft frem, blev nu beordret langsomt frem, og roret lagdes stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med sirenen. N. Afgav nu et uforståeligt signal og drejede bb. over foran stævnen af I. T., hvis motor straks blev kastet fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede I. T. med stævnen imod N.s stb.s bov. N. Led tilsyneladende ingen skade ved kollisionen, medens I. T. brækkede klyverbommen.

Anm. Søforklaring fra N. foreligger ikke.

187. M/S ISENBERT af Bremen, 272 B. R. T. På rejse fra Hamburg til København med koks.

Grundstødt d. $13/1$ 51 ved Fyns S.-kyst. Strandingsindberetning dat. $15/1$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰ grundstødte I. under en let S.-lig brise med diset vejr ved Skarø Rev. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

188. Lystfartøj JAS III af Hjarbæk. På rejse fra Hjarbæk til Aalborg.

Grundstødt d. $10/8$ 51 i Limfjorden.

Politirapport dat. $11/8$ 51.

Om eftermiddagen grundstødte J. III under en stormende NNV.-lig kuling med hård Ø.-gående strøm ved Draget. D. $11/8$ blev fartøjet bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren tog fejl af farvandsafmærkningen.

189. S/S JELVA DAN af Esbjerg, 2295 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $26/11$ 51 i Rouen havn.

Søforklaring i Newcastle upon Tyne d. $25/3$ 52.

Om eftermiddagen var mandskab beskæftiget med at hive papiraffald op fra 5-lasten. Bådsmand Niels Kristian Holger Jensen af Korsør, der ledede arbejdet, stod på lugedækserne til lugens agterste sektion, der ikke var afdækket, og styrede slængene klar af de forreste skærstokke. Kl. ca. 16¹⁰ styrkede den pågældende ned i underlasten og pådrog sig svære kvæstelser. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor han kort efter afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende har fået overbalance.

190. Ff. JENNY af Kolby Kaas, 12 B. R. T.

Grundstødt d. $10/1$ 51 ved Samsøs V.-kyst.

Søforhør i Tranebjerg d. $24/1$ 51.

Om formiddagen afgik J. fra Kolby Kaas for at drive fiskeri N. for havnen. Noget senere blev det tåget. Der loddedes 6 m vand og senere 4 m, hvorefter kursen blev sat ud fra land, men kl. ca. 11⁰⁰ tog fartøjet grunden på en stenpulle ca. 1 sm. N. for Kolby Kaas og blev stående. Kl. ca. 15⁰⁰ kom J. flot ved fremmed hjælp.

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

191. SM. JENSINE af Aalborg, 31 B. R. T. Bygget 1852 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $6/1$ 51 i Helsingør havn.

Politirapport dat. $6/1$ 51.

Kl. ca. 09³⁰, da J. lå fortøjet ved kajen og lossede cement i sække ved hjælp af skibets motorspil, var 5 sække under ophivning. Da de var løftet ca. 4 m, løsenede skibsdrengen, der betjente spillet, koblingen uden samtidig at sætte bremsen til, hvorved byrden faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der blev slået bevidstløs. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

192. Ff. JOHANNE MARIE af Lundeberg, 17 B. R. T. Bygget 1949. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads.

Kollideret d. $19/10$ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $31/10$ 51.

Se nr. 169.

193. Ff. JOHARVIL af Grenaa, 12 B. R. T. Bygget 1918 af eg og bøg. På rejse fra Grenaa til Frederikshavn.

Motorhavari d. $13/3$ 51 i Kattegat; strandet d. $14/3$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $9/4$ 51.

D. $13/3$ kl. 22⁰⁰, da J. befandt sig ca. 28 sm. N. for Fornæs, gik motoren i stå. Under et startforsøg indtraf en kraftig eksplosion i motoren, hvorved 2 mellem motortop og dæksbjælke anbragte jernstivere knækkede, og fartøjet sprang læk. Fartøjet opankredes, og det forsøgte forgæves at tætnes lækagen. Det besluttedes nu at fortsætte for sejl alene, ankertovet kappedes, og under en frisk SØ.-lig brise sattes kursen mod Frederikshavn, idet der pumpe- des hver halve time. D. $14/3$ kl. ca. 04³⁰ passeredes Aalborg Bugt fyrskib, hvorefter vejret blev diset, og der loddedes flere gange 5—6 favne. Der sås intet, før Stensnæs lystønde kom i sigte, og det besluttedes nu at gå ind til Asaa. Ved den hvide kost på N.-siden af Rimmen forsøgte det at opankre fartøjet ved hjælp af fiskegrejerne, men J. drev ind mod kysten og tog grunden ud for Vorsaa landingsplads. Fartøjet er senere blevet bragt flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

194. SM. JOHN af Marstal, 40 B. R. T. Bygget 1893 af eg.

Motorhavari i maj 51 i Kalundborg.

Søforklaring i Kalundborg d. $17/5$ 51.

D. $5/5$, da J. afsejlede fra Mariager til Kalundborg med cement, var det vanskeligt at starte motoren. Da skibet efter losning skulle afgå fra Kalundborg, kunne motoren ikke startes. En undersøgelse viste, at et stempel var revnet, og at nålelejet om stempelpinden var fyldt med sod, så at lejets ruller var gået itu.

195. SM. JONNA WANG af Hasle, 43 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Hasle til Aarhus med sten.

Grundstødt d. $28/1$ 51 ved Hesselø.

Søforklaring i Hundested d. $30/1$ 51.

Kl. 00⁰⁵ passerede J. W. under en jævn SØ.-lig kuling Lappegrunden fyrskib, hvorefter der styredes mv. NV. t. V. $\frac{1}{4}$ V., idet der regnedes med $\frac{1}{2}$ stregs afdrift. Da Kattedagat S. fyrskib havdes i mv. NNV., ændredes kursen til mv. V. $\frac{3}{4}$ S., stadig med $\frac{1}{2}$ stregs beregnet afdrift. Kl. ca. 03⁰⁰ sås Hesselø fyr $\frac{1}{2}$ streg om stb., hvorefter kursen ændredes til VSV. Kort efter forsvandt fyret af syne på grund af snetykning. Kl. ca. 03⁴⁰ mindskedes farten. Umiddelbart efter drejedes stb. over for at gå klar af et andet skib. Kl. 03⁵⁰ tog J. W. grunden ved Hesselø og blev stående. Kl. ca. 10³⁰ kom J. W. flot ved hjælp af en bjærgningsdamper. Under flottagningen blev J. W.s jolle beskadiget, og davidderne brækkede.

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

196. SM. JOSEFA af Hasle, 120 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Neksø i ballast.

Grundstødt d. $\frac{19}{6}$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{6}$ 51. Søforhør i Rønne d. $\frac{7}{9}$ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰ afsejlede J. fra Islands Brygge gennem Slusen og Kalvebodløb. Da skibet befandt sig ca. $\frac{3}{4}$ sm. S. for Slusen, antoges en på den V.-lige side af sejlløbet stående stage fejlagtig for at være en hvid kost og holdtes om bb. Umiddelbart efter tog J. grunden og blev stående. D. $\frac{20}{6}$ kl. 16⁰⁰ kom J. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

197. Ff. JOWISZ af Gdynia, 608 B. R. T. På rejse fra Hvidehavet til Polen med fisk.

Grundstødt d. $\frac{28}{12}$ 51 ved Jyllands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{12}$ 51.

Kl. ca. 17³⁰ grundstødte J. ca. 1 km V. for Kandestederne. Den $\frac{29}{12}$ kl. 21⁴⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

198. S/S JULIANE af Nordby F., 1352 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Antwerpen til Port Leixoes.

Påsejlet d. $\frac{25}{3}$ 51 på Schelde floden.

Søforhør i København d. $\frac{11}{5}$ 51.

Kl. ca. 08²⁰, medens J. under en hård NV.-lig kuling lå opankret på Flushing red, gik et andet skib — M/S „Bursa“ af Oslo — der lå opankret ca. 5 streger foran for tværs om bb. i en afstand af 500 m fra J., i drift. Der blev stukket på ankerkæderne, men kort efter, kl. ca. 08²⁵, tørnede B. mod J.s ankerkæde og stævn og gled derefter ned langs J.s bb.s side. Ved påsejlingen fik J. en del ovenbords skade og blev læk i forpeaken.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

199. SM. JUTLANDIA af Hasseris, 96 B. R. T. Bygget 1938 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Nykøbing M. med lervarer og granit.

Grundstødt d. $\frac{24}{2}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. $\frac{2}{3}$ 51.

Kl. 05³⁰ hørtes tågesignalet fra Hals Barre fyr 1 streg om bb., hvorefter kursen ændredes fra NNV. til NV. Kl. 06⁰⁰ sås Hals Barre fyr i nogle minutter i en klaring i tågen. Det blæste en svag N.-lig brise, og det antoges, at strømmen var N.-gående. Da tågesignalet kl. 06³⁰ ikke mere hørtes, styredes S. i ca. 10 minutter under jævnlig lodhivning, der gav 6 m vand. Kl. 07³⁰ passeredes en rød kost, der havde mistet topbetegnelsen, og da det antoges, at kosten tilhørte afmærkningen i renden over Hals Barre, ændredes kurs til VNV. Da lodskuddene viste, at J. ikke befandt sig i renden, blev skibet lagt på modsat kurs, og kl. 08⁰⁰ passeredes den røde kost uden topbetegnelse ca. 50 m om bb. Umiddelbart efter tog J. grunden på Muldbjerg Grund med langsom fart og blev stående. Kl. ca. 18⁰⁰ blev skibet bragt flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

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

200. M/S JYLLAND af Kalundborg, 1434 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Kalundborg til Aarhus med passagerer, biler og stykgods.

Kollideret d. $\frac{28}{5}$ 51 i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{18}{6}$ 51.

Kl. ca. 17⁰⁰, da J. under en stærk ØNØ.-lig storm var ved at manøvrere til kaj i Aarhus havn, blev skibets stævn af vinden presset ind mod M/S „Aalborghus“ af Aalborg, der lå for-tøjet ved kajen. Ved kollisionen fik Aa. boven en del beskadiget, og J. fik mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra Aa. foreligger ikke.

201. M/S JYTTE af Aalborg, 19 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Løgstør med superforsat.

Tørnet bro d. $26/1$ 51 på Limfjorden.

Søforklaring i Løgstør d. $29/1$ 51.

Kl. ca. 11³⁰, da J. befandt sig ca. 3 sm. Ø. for Aggersundbroen, løb fartøjet ind i grødis, som senere begyndte at pakke. J. blev nu af strømmen ført med isen ned mod broen og ind under denne. Herved tørnede fartøjets mast broen, hvilket bevirkede, at J. krængede ca. 60° over, og isen skruede op på dækket. Rigningen kappedes, og J. drev fri under broen og blev senere fortøjet til en bropille.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

202. M/S JØRGEN KRAUSE af København, 232 B. R. T. Bygget 1947 af fyr og stål. På rejse fra Odense til Stettin i ballast.

Tørnet undervandshindring d. $5/5$ 51 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $16/5$ 51. Søforklaring i Aalborg d. $30/10$ 51.

D. $5/5$ kl. 08⁰⁰ passerede J. K. under en frisk Ø.-lig brise Tolkedyb lys- og fløjtetønde, hvorefter der styredes dv. Ø. t. S. Der gik en svær Ø.-lig dønning, og skibet arbejdede hårdt i søen. Kl. 21³⁰, da J. K. havde Greifswalder Oie tværs i en afstand af ca. 3 sm., mærkedes nogle hårde stød i skibet. Ved ankomsten til Stettin viste det sig, at skibet trak en del vand, hvilket antoges at skyldes dets arbejde i søen. Ved senere doksætning viste det sig, at kølen var knust midtskibs, og at 2 planker i bunden om bb. var knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibet har tørnet et vrage.

203. SM. JØRGEN PETER af Hasle, 66 B. R. T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra Hasle til Graasten med kantsten.

Grundstødt d. $4/3$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/3$ 51. Søforhør i Neksø d. $25/5$ 51.

Kl. ca. 20³⁰, da J. P. i stille vejr, styrende V. $1/4$ S., befandt sig udfor Borreshoved i Flensborg Fjord, tog skibet grunden på Kragesand og blev stående. J. P. kom samme dag flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

204. SM. JØRGEN RING af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Swinemünde til Stettin i ballast.

Kollideret d. $25/8$ 51 i Stettiner Haff.

Søforhør i Svendborg d. $9/9$ 51.

Se nr. 71.

205. S/S KALØ af København, 2824 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Gävle til Rotterdam med jernerts.

Tørnet undervandshindring d. $7/7$ 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $14/7$ 51. Søforhør i København d. $22/8$ 51.

Kl. 16⁵⁵ passerede K. under en jævn V.-lig brise med diset vejr og ringe strøm lys- og fløjtetønden Hubert Gat på 53°34'59" N. 6°13'39" Ø. Derefter styredes 262° efter gyrokompasset. Kl. 17¹⁰ tørnede skibet mod en undervandshindring. Maskinen stoppedes straks, men da skibet kom klar af hindringen, blev maskinen kl. 17¹² atter beordret fuld kraft frem, hvorefter rejsen fortsattes. Ved påsejlingen led K. skader på skibsbund og maskine.

Anm. Ministeriet må antage, at K. har tørnet et vrage af ukendt tilstedeværelse.

206. SM. KAMA af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg.

Påsejlet d. $23/6$ 51 i Stettin.

Søforklaring i Rudkøbing d. $27/6$ 51.

Kl. 06⁰⁰, medens K. lå fortøjet langs siden af et andet skib i Stettin havn, blev skibet påsejlet med stor kraft af S/S „Robert Bornhofen“ af Hamburg, der med vinden tværs var for indgående i havnen. Ved påsejlingen blev det opstående en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. B. foreligger ikke.

207. S/S KAREN af København, 1293 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Genua til Algier i ballast.

Tørnet kaj d. $8/5$ 51 i Genua; *tørnet vrage*.

Indberetning gennem udenrigsministeriet d. $11/5$ 51. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $18/6$ 51.

Kl. 23¹⁰, da K. skulle afsejle fra Genua, hvor skibet lå fortøjet med bb.s side til kajen, blev maskinen beordret frem. Herunder tørnede skruen mod kajen, hvorved der blev slået ca. 18 tommer af et af skruebladene. Da skibet var kommet klar af kajen, fortsattes for lang-

som fart ud af havnen. Kl. 23³⁸ tørnede skibet mod et vrug og blev stående. D. 9/5 kl. 04²⁰ kom K. flot ved egen hjælp. Ved kollisionen blev skibet læk i forepeaktanken.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes førerens mangelfulde kendskab til de lokale havneforhold.

208. Ff. KAREN NYBO af Skagen, 19 B. R. T. Bygget 1930.

Sprunget læk og forlist d. 25/6 51 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. 5/7 51.

Kl. 11¹⁵, da K. N. under en frisk brise med tilsvarende sø befandt sig ca. 85 sm. V. for Skagens Rev, hørtes 2 skarpe smæld i motorrummet. En undersøgelse viste, at motorrummet var halvt fuld af vand, men at motoren gik normalt. Fartøjet kunne ikke holdes læns, og der tilkaldtes hjælp over radioen. Kl. 13⁴⁵ sank K. N., efter at besætningen var taget om bord i et tililende fiskefartøj.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

209. S/S KAREN TOFT af København, 2249 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

Kollideret d. 19/5 51 i Dublin havn.

Søforklaring i Dublin d. 22/5 51, i Nørresundby d. 17/12 51 og i Thorshavn d. 12/1 52.

Kl. ca. 14²⁰, da K. T., der havde lods om bord, under en jævn Ø.-lig brise befandt sig i Dublin havn, fik skibet ordre til at fortøje ved Sir John Rogerson's Quay længere nede ad floden. Under forskellige manøvrer agterover med skibet, blev stævnen af strømmen presset hårdt stb. over, og umiddelbart efter tørnede skibet med stb.s side mod S/S „Oyrnafjall“ af Thorshavn, der lå fortøjet ved kaj. Ved kollisionen blev stb.s bov beskadiget.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib lå fortøjet i Dublins havn, blev det påsejlet af K., hvorved forkant af underbroen og det opstående foran for dæks-huset midtskibs blev stærkt beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

210. Ff. KARMELE af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1917. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 24/7 51 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. 31/8 51.

Se nr. 112.

211. SM. KASPER af Rødby Havn, 19 B. R. T. Bygget 1902. På rejse fra Langø til Rødby Havn i ballast.

Motorstop, grundstødt d. 4/12 51 ved Lollands S.-kyst.

Søforhør i Rødby d. 6/12 51. Strandingsindberetning dat. 8/12 51.

Kl. ca. 17⁴⁵, da K. under en frisk VSV.-lig kuling med V.-gående strøm og høj sø befandt sig ca. 50 m fra indsejlingen til Rødby Havn, gik motoren i stå, og umiddelbart efter tørnede fartøjet grunden flere gange og mistede styringen, hvorefter det drev ind på havnens østmole og huggede hårdt mod stenene. Det lykkedes besætningen — 2 mand — at komme op på molen, hvorefter det forsøgte at hale K. ind i havnen. Fartøjet drev imidlertid hurtigt Ø.-på langs molen og grundstødte noget senere ca. 100 m Ø. for havnen.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

212. S/S KATHOLM af Aalborg, 1508 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra London til Newport.

Kollideret d. 6/10 51 på Themsens.

Søforhør i København d. 13/11 51.

Kl. 07¹⁰, da K., der havde lods om bord, under en svag NNØ.-lig brise med tåge og hård medgående strøm befandt sig på Themsens og havde Lower Hope lystønde forude om stb. i en afstand af ca. 1/4 sm., blev maskinen, der gik langsomt frem, stoppet. Kl. 07¹³, da Lower Hope lystønde var tværs, hørtes klokkringning fra flere skibe forude. Kl. 07¹⁵ sås forude om bb. forskibet af et skib, der senere viste sig at være S/S „Warwick Castle“ af London, som lå til ankers. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, hvorved K. drejede stb. over. Kl. 07¹⁸ tørnede K. med bb.s side af forskibet mod W. C.s bb.s bov. Efter at K. var kommet klar af W. C., blev skibet kl. 07²² opankret.

Anm. Søforklaring fra W. C. foreligger ikke.

213. M/S KEHDINGEN af Hamburg. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Porsgrund til Klintholm med kalksalpeter.

Grundstødt d. 17/1 51 ved Møns S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 23/1 51.

Kl. ca. 12⁰⁰, da K. under en jævn S.-lig brise under stadig lodhivning var for indgående i Klintholm havn, tog skibet grunden i yderhavnen en skibslængde indenfor ydermolen og blev

stående. Lodskud gav 2,5—2,6 m vand. Kl. ca. 13⁰⁰ drev K. under en opfriskende SSV.-lig-kuling på tværs af indløbet, hvorved agterskibet tørnede imod bølgebryderarmen ved vestmolen. Kl. ca. 15⁰⁰, da det blæste en stormende kuling, drejede skibet bb. over og drev ud i yderhavnen, hvor det kl. 16⁰⁰ fortøjedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dybdeforringelse i havneindløbet.

214. Tysk M/S KIEL, 412 B. R. T. På rejse fra Gelting til Langballigan i ballast.

Grundstødt d. 12/9 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13/9 51.

Kl. ca. 02⁰⁰ grundstødte K. under en jævn SV.-lig brise ved Kragesand i Flensborgfjord. Kl. 19³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en slæbebåd.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

215. Ff. KIS af Lemvig, 20 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 4/3 og 15/3 51 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforhør i Lemvig d. 25/9, 27/9, 3/10 og 8/10 51.

D. 4/3, da K. under en stærk SØ.-lig storm befandt sig ud for Skotlands Ø.-kyst, sprang fartøjet læk. K. søgte havn i Buckie, hvor en undersøgelse viste, at nådderne i forskibet havde begivet sig, og lækagen tætnedes. D. 15/3, da K. under en SØ.-lig kuling befandt sig ud for den skotske kyst, sprang fartøjet påny læk, denne gang i agterskibet, og kursen sattes atter mod Buckie. Skønt motorpumpe og håndpumpe holdtes gående, steg vandet i fartøjet undertiden så højt, at motoren gik i stå. Efter ankomst til Buckie kom K. på bedding.

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

216. Ff. KITTEN af Hirtshals, 16 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

Motorhavari, mistet anker grejer d. 15/3 51 i Østersøen.

Søforhør i Hjørring d. 6/4 51.

Kl. ca. 09³⁰, da K. befandt sig ca. 25 sm. S. for Trelleborg, revnede et petroleumsrør i motoren. Røret udskiftedes med et reserverør, der imidlertid kort efter ligeledes revnede. Da det ikke lykkedes at reparere røret, sattes kursen mod Trelleborg. Ca. 2 timer senere, da K. befandt sig ca. 15 sm. S. t. Ø. for Trelleborg, brændte motorens agterste hovedleje sammen, hvorefter der ankredes. Det blæste en stiv SSV.-lig kuling. Kl. ca. 13⁰⁰ sprængtes ankerrossen, og fartøjet begyndte at drive. Kl. ca. 15³⁰ sattes nødsignal, og det forsøgtes at tilkalde hjælp over radioen. Kl. ca. 17⁰⁰, da K. befandt sig ca. 12 sm. Ø. for Trelleborg og ca. 5 sm. fra land, blev fartøjet taget på slæb af et tililende motorskib og bugseret til Trelleborg.

217. Ff. KJELD af København, 10 B. R. T.

Forlist d. 22/3 51 i Sundet.

Forlisanmeldelse dat. København d. 19/4 51.

D. 19/4 forliste fartøjet ud for Lynetten. Forliset angives at skyldes rorskade.

218. M/S KJELLAUG af Bergen, 134 B. R. T. På rejse fra Wismar til Skive med briketter.

Grundstødt d. 19/10 51 ved Middelgrund.

Strandingsindberetning dat. 22/10 51.

Kl. 19¹⁰ grundstødte K. i stille vejr med tåge og S.-gående strøm på den S.-lige ende af Middelgrunden. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

219. SM. KLARA MARIE af Rønne, 35 B. R. T. Bygget 1884 af eg og fyr. På rejse fra Neksø til Stralsund med fisk.

En mand faldet overbord og druknet d. 15/8 51 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. 17/8 51.

Kl. ca. 15¹⁵, da K. M. under en let V.-lig brise befandt sig ca. 1¹/₂ sm. S. for Neksø havn, sås bedstemand Harry Nicolaj Mogensen gå agterud. Umiddelbart efter hørtes et plask, og den pågældende sås ligge i vandet nogle få meter agten for skibet. En redningskrans blev straks kastet i vandet, og K. M. lagdes på modsat kurs, men inden skibet nåede hen til den overbordfaldne, sås denne gå til bunds. Efter ca. 3/4 times forgæves eftersøgning af bedstemanden sejledes tilbage til Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at den omkomne, der var iført gummistøvler, er gledet på dækket og faldet over bord.

220. Ff. KLARA ZETKIN af Rostock. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. 23/3 51 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/3 51.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte K. Z. under en frisk V.-lig brise med sigtbart vejr ca. 50 m NØ. for Aarsdale havns østre mole. D. 24³/₃ kl. 02⁰⁰ kom K. Z. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibets fører har forvekslet Aarsdale havn med Neksø havn.

221. S/S KNUD af Aalborg, 1956 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra London til Antwerpen i ballast.

Tørnet bro og kollideret d. 5¹/₁ 51 på floden Schelde.

Søforhør i Esbjerg d. 19¹/₁ 51.

Kl. 23²⁰ lettede K., der havde ligget til ankers ud for Royers sluse og havde lods om bord, under en stiv V.-lig kuling med hård indgående strøm, assisteret af 2 bugserbåde, der skulle svinge skibet stb. rundt til Ø.-lig kurs. Da K. lå næsten tværs i floden, sprængtes slæbewiren til den forreste bugserbåd. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, men kort efter tørnede K. med stævnen mod en træbro — Flandria Jetty — der blev en del beskadiget. Strømmen førte nu K. ned mod et skib, S/S „Frans Mathies“ af Hamborg, der lå til ankers lidt Ø. for K. For at undgå en kollision blev bb.s anker sat, og maskinen beordredes fuld kraft frem; men kort efter, kl. 23³⁰, tørnede S. med stb.s side mod F. M.s stævn, hvorved F. M.s ankerkæde sprængtes. Kort efter kom K. klar af F. M. og ankrede op lidt længere oppe ad floden. Ved kollisionen blev begge skibe noget beskadiget.

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

222 S KOLDINGHUS af Frederikshavn, 645 B. R. T. Bygget 1912 af stål.

Grundstødt d. 3⁴/₄ 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 25⁴/₄ 51.

Kl. 09⁴⁰ blev der fra afmagnetiseringsstationen ved Lynetten signaleret til K., der var under afmagnetisering og lå på S.-lig kurs, at skibet skulle sejle over sløjfen. Det blæste en SSV.-lig kuling. Kort efter at K. var begyndt at dreje ind mod sløjfen, kom en svær byge og stoppede drejningen. Maskinen blev stoppet og derefter beordret langsom frem, men kort efter tog K. grunden ca. en skibslængde N. for den hvide 1-kost og blev stående. Kl. 14³⁰ kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

223. Ff. KONNY af Skagen, 10 B. R. T. Bygget 1910. På fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og forlist d. 11⁸/₈ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 27⁸/₈ 51.

D. 10⁰⁰/₈ kl. ca. 15⁰⁰, da K. befandt sig ca. 6 sm. V. for Smygen, blæste det op til en VSV.-lig storm, hvorpå fiskeredskaberne bjergedes, og det forsøgtes at sejle til Skagen. Da K. til stadighed overskyldes af søerne, og der var opstået en lækage i skoddet mellem dammen og motorrummet, pumpedes med motorpumpen og håndpumpen, men trods stadig lænsning steg vandet i fartøjet op til motoren, der gik i stå. K. drev derefter ind mod den svenske kyst, og da det befrygtedes, at K. ville synke, sattes nødsignal. D. 11⁰⁰/₈ om morgenen blev besætningen — 2 mand — optaget af et forbi passerende skib og senere landsat i Gøteborg.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

224. M/S KORSHOLM af Horsens, 965 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Antwerpen til København.

Kollideret d. 27¹⁰/₁₀ 51 i Nordsøen.

Søforhør i København d. 2¹¹/₁₁ 51.

Kl. 04¹⁵, da K., der havde lods om bord, under en svag SØ.-lig brise befandt sig i sejl-løbet ud for Westkapelle fyr, blev vejret diset, og kort efter blev det tæt tåge. Der blev slået klar på maskintelegraf, og forskriftsmæssigt tågesignal blev afgivet. Kl. 04²⁰ blev motoren beordret langsomt frem og kl. 04²⁶, da der hørtes klokkringning tilsyneladende forude om bb., stop, samtidig med at roret lagdes hårdt stb. Kl. 04²⁷ sås ankerlanterne fra et andet skib, der senere viste sig at være S/S „Bore“ af Stockholm, tæt om bb. Motoren beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter fiskede K.s stævn B.s ankerkæde, hvorefter B. med stævnen tørnede mod K.s bb.s side mellem lastrum nr. 1 og nr. 2, hvorved der fremkom indtrykninger umiddelbart over dæklinien og mellem 1. og 2. pladerang.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

225. SM. KOSANGAS af Aarhus, 142 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Kalundborg til Skive med beton.

Grundstødt d. 14²/₂ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Søforhør i København d. 27²/₂ 51.

Kl. 15³⁵ afsejlede K. fra Kalundborg. Da skibet befandt sig ved munden af Kalundborg Fjord, blæste det en ØNØ.-lig kuling, og det besluttedes at vende om for at søge læ

inde i fjorden. Da Gisseløre var passeret, blev motoren sat på langsomt, og der styredes ØNØ., idet der stadig loddedes. Da et lodskud gav 5 m, kobledes skruen fra. Kort efter, da et lodskud viste 3 m, blev skruen koblet til for bakning, og ankeret blev sat. Imidlertid svigtede koblingen, og K. tog umiddelbart efter grunden ved Sandingen og blev stående. D. $15\frac{1}{2}$ kl. 20⁰⁵ blev skibet, der ikke havde taget skade, bragt flot ved en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at koblingen svigtede.

226. Ff. KRISTIAN RØGTER af Rødvig, 15 B. R. T. Bygget 1949/50 af træ.

a) På rejse fra fiskeri i Østersøen til København med levende fisk.

Kollideret d. $7\frac{1}{1}$ 51 i Østersøen.

Søforhør i Store Heddinge d. $7\frac{1}{4}$ 51.

Se nr. 78 a.

b) På fiskeri i Østersøen.

Forlist natten mellem d. $4\frac{1}{12}$ og $5\frac{1}{12}$ 51 ved Gotlands V.-kyst; 3 omkomne.

Rapport fra det svenske lodsvæsen dat. $10\frac{1}{12}$ 51.

D. $5\frac{1}{12}$ fandtes vraget af K. R. på $57^{\circ}04'00''$ N. $18^{\circ}10'20''$ Ø. Det antages, at fartøjet er strandet ved Näsrevet og derefter er drevet NØ.-på til ovennævnte position. Besætningen — 3 mand — omkom.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Hans Emil Christiansen og Niels Peter Gravlund, begge af Rødvig, samt Børge Leo Madsen af St. Torøje.

Anm. 2. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

227. Ff. KRONJYDEN af Skagen, 39 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. $18\frac{1}{9}$ 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $27\frac{1}{9}$ 51

Kl. ca. 02³⁰, da K. under en frisk VNV.-lig brise med hård N.-gående strøm lå opankret på $54^{\circ} 14' N.$ $1^{\circ}40' Ø.$, sås i en afstand af ca. 500 favne en trawler, som senere viste sig at være „Notre Dame de Boulogne“ af Boulogne, hvorefter den vagthavende gik under dæk. Ca. 10 minutter efter mærkedes et hårdt stød i fartøjet, og det viste sig, at N. D. de B. lå og huggede mod K.s bb.s side. Ved påsejlingen blev det opstående beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. D. de B. foreligger ikke.

228. S/S KRUSAA af København, 2999 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Gdynia til Messina med kul og stykgods.

Tørnet undervandshindring d. $9\frac{1}{8}$ 51 i Østersøen.

Søforklaring i Hamburg d. $17\frac{1}{8}$ 51.

Kl. 19³⁰ passerede K. lysspirtønden på $54^{\circ}30'6'' N.$ $11^{\circ}25'0'' Ø.$ med kurs mod Rødby havn. Kl. ca. 20²⁰ beordredes maskinen halv kraft frem, kl. ca. 20²³ langsomt frem og derefter stop. Kl. ca. 20²⁵ mærkedes et let stød i skibet, og umiddelbart efter sås en del vragrester flyde op. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, og kort efter kom K. flot, hvorefter skibet kl. 20³⁷ opankredes ca. 2 sm. SV. for Rødby havn i $4\frac{3}{4}$ favne vand. D. $10\frac{1}{8}$ kl. 02⁰⁰ fortsattes rejsen. Kl. 14⁰⁰, da K. befandt sig i Kielerkanalen, opdagedes det, at der trængte vand ind på fyrpladsen fra lastrum nr. 3, hvorefter det besluttedes at sejle til Hamburg for doksætning.

229. SM. KURT af Kolding, 47 B. R. T. Bygget 1900 af eg og bøg. På rejse fra Kalundborg til Mommark med gødning.

Kollideret d. $10\frac{1}{12}$ 51 i Mommark havn.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $4\frac{1}{1}$ 52.

Kl. ca. 12⁰⁵, da K. under en jævn NNV.-lig kuling holdt ind i havnen, blev skibet fra land beordret fortøjet langs siden af SM. „Pax“ af Marstal med stævnen ind mod land. Roret lagdes hårdt bb., samtidig med at motoren sattes på langsomt frem, hvorefter roret lagdes stb. Da K. kom ind mellem færgelejet og P.s stb.s side, blev motoren kastet fuld kraft bak, men herved drejede stævnen til bb., og umiddelbart efter tørnede K.s klyverbom mod stb.s side af P., der led en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de snævre pladsforhold i havnen.

230. Ff. KYNNES af Thyborøn, 25 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bøg. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Thyborøn med levende fisk.

Kollideret d. $11\frac{1}{5}$ 51 i Thyborøn havn.

Søforklaring i Lemvig d. $15\frac{1}{5}$ 51.

Kl. ca. 05⁰⁰, da K. var for indgående i Thyborøn havn og befandt sig i den N.-lige side af havneindsejlingen, sås et fiskefartøj — „Lykkens Prøve“ — der havde været skjult af molen, for udgående i kort afstand forude om stb. Motoren blev straks kastet bak, men umiddelbart

efter tømmede K. med stævnen imod L. P.s bb.s side midtskibs. L. P. sank i løbet af 5 minutter; besætningen — 3 mand — bjergede sig om bord i K.

Af den L. P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 04⁰⁰ for udgående fra Søndre Inderhavn havde passeret Yderpier, drejedes til stb. for at få havneindløbet åbent. Straks efter sås K. for indgående i kort afstand, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fartøjerne gensidigt var i skjul af kanalolen.

231. S/Fg. KÄRNAN af Helsingør, 715 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Helsingør til Helsingborg med jernbanevogne.

Kollideret d. 22/4 51 i Sundet.

Søforklaring i Helsingør d. 25/4 51 og i København d. 23/4 51.

Kl. 22⁵⁰ afsejlede K. fra Helsingør. Da færgen var kommet ud af havnen, sattes kursen Ø. 1/2 S., og samtidig sås i retning NØ. t. N. en grøn lanterne og 2 toplanter fra et skib, der befandt sig 1/2 sm. Ø. for Kronborg for S.-gående. K.s fart var ca. 8 1/2 knob. Kort efter afgav det andet skib, der senere viste sig at være M/S „Jaspis“ af Sandefjord, 2 korte toner med sirenen. J. holdt tilsyneladende kurs, og K. afgav nu en kort tone med dampfløjten og drejede til stb. Kort efter afgav J. igen 2 toner, men forandrede tilsyneladende stadig ikke kurs. Afstanden mellem skibene var nu ca. 400 m. K. fortsatte drejningen til stb., men kort efter tømmede J. med stb.s bov mod K.s bb.s side under en vinkel på ca. 15°. K.s maskine blev straks stoppet, og umiddelbart efter gled skibene klar af hinanden.

Af den af J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var på rejse fra Cape Town til København, og som havde lods om bord, kl. ca. 22⁵⁴ passerede Kronborg i en afstand af 200—300 m, styrende 186°, sås en færge for udgående fra Helsingør havn i en afstand af 500—600 m 4 streger om stb. Roret blev lagt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med sirenen. Da der ikke hørtes noget signal fra K., afgaves igen 2 korte toner. Kort efter, kl. 22⁵⁶, skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik J. et hul i skibssiden, hvorved ca. 50 tons olie mistedes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at lodsningen af J. ikke blev udført på forsvarlig måde.

232. M/S LAIKA af Ommel, 146 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Stubbe-købing til Malmø med briketter.

Motorstop, sprunget læk d. 16/10 51 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforhør i København d. 26/10 51.

Kl. 01³⁰, da L. under en frisk ØSØ.-lig brise befandt sig ca. 4 sm. Ø. for Møns fyr, stoppede motoren. Sejlene sattes, og sejladsen fortsattes med vinden tværs om stb., hvorunder L. tog meget vand over dæk og luger. Noget senere lykkedes det at få motoren i gang igen. Da vand trængte ned gennem nedgangen til mandskabslukafet og gennem en lækage under ankerspillet, der havde arbejdet sig løs, og forskibet trods stadig pumpning sank så dybt, at skibet mistede styringen, blev redningsbåden gjort klar, og der blev afgivet nødsignaler. Kl. 08³⁰, da L. befandt sig ca. 3 sm. SØ. for Rødvig havn, stod forskibet under vand. Kl. ca. 09³⁰ blev L. taget på slæb af tililende fartøjer og bugseret til Rødvig.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

233. Ff. LARS A. KRUSE af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1923 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen

Påsejlet d. 7/9 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. 22/11 51.

Kl. ca. 23⁰⁰, da L. A. K. lå opankret på ca. 55°15' N. 5°50' Ø., gik vagtsmanden under dæk, efter at han havde forvisset sig om, at en på stormasten ca. 8 fod over dækket anbragt elektrisk lanterne var tændt. Ca. 5 minutter senere blev skibet påsejlet af Ff. „Stornoway“ af Esbjerg, der tilsyneladende ikke førte lanterner. L. A. K. led ingen skade ved havariet.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger endnu ikke.

234. Lystfartøj LASSE, 4 B. R. T. På rejse fra Læsø til København.

Grundstødt og forlist d. 31/5 51 ved Anholt.

Søforhør i Grenaa d. 2/6 51.

D. 30/5 i skumringen kom Anholt fyr i sigte, hvorefter kursen ændredes således, at fyret havdes godt om stb. D. 31/5 kl. 00³⁰ tog L. under en jævn brise grunden på Anholt Rev og blev stående. Kl. ca. 05⁰⁰ blev de ombordværende — 2 personer — bjerget af redningsbåden fra land. L. blev vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes førerens ukendskab til navigering.

235. Ff. LAURA af Holbæk, 9 B. R. T. På rejse fra Frederikshavn til Holbæk.

Motorhavari d. $^{10}/_6$ 51 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{15}/_6$ 51. Søforklaring i Nykøbing S. d. $^{20}/_7$ 51.

D. $^{10}/_6$ kl. ca. 06⁰⁰ brændte krumtapplejet sammen, og motoren gik i stå. Sejlene sattes, og der blev afgivet nødsignal. Det forsøgte at sejle ind til Grenaa, men på grund af vindstille kunne der ikke sejles. D. $^{12}/_6$ kl. 04³⁰, da L. befandt sig ud for Gjerrild fyr, blev fartøjet taget på slæb af et andet skib og indbragt til Aalborg.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

236. M/S LAURA MÆRSK af København, 8437 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra San Carlos til Mambaguid.

Kollideret d. $^{12}/_3$ 51 i farvandet mellem Panay og Negros.

Søforklaring i Manila d. $^{20}/_3$ 51.

Kl. 22¹⁸ havdes Calabazas fyr i rv. 335°, afstand 2,3 sm. Motoren gik halv kraft frem, og der styredes rv. 235°. Kl. ca. 22³⁵ sås ca. 20° om bb. et svagt lys i ganske kort afstand. Roret lagdes hårdt stb., og motoren stoppedes og beordredes derefter fuld kraft bak. Ca. $^{1}/_2$ minut senere påsejledes et mindre fartøj, der senere viste sig at være fiskefartøj „San Pedro“ af Iloilo, der straks begyndte at synke. Af S. P.s besætning, der bestod af 15 mand, reddedes de 12 ombord i L. M., medens 3 må antages at være omkommet.

Af den af S. P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 22³⁰ befandt sig i nærheden af Bayang, sås L. M. i kort afstand, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. P. ikke førte forskriftsmæssige lanterner.

237 S LEO af Marstal, 380 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

Havareret d. $^{31}/_{12}$ 51 i Varberg havn.

Søforklaring i Esbjerg d. $^{21}/_1$ 52.

Under losning af kullast med kran fra land skulle kranen, der havde været benyttet ved 2-lugen, køre frem til 1-lugen. Herunder drejede et kraftigt vindstød kranen, så at dens ud-lægger tørnede mod L.s agterste mast, der knækkede. Endvidere sprængtes rigningen, og styrehuset beskadigedes.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

238. M/S LILLY af Hamburg, 167 B. R. T. På rejse fra Kalmar til Düsseldorf med træ.

Grundstødt d. $^1/_1$ 51 ved Møns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^2/_1$ 51.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte L. under en SSØ.-lig kuling med sneykning og V.-gående strøm på Ny-Tolk. D. $^5/_1$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

239. Ff. LILLY af Strandby, 10 B. R. T. Bygget 1916 af eg og bøg. På fiskeri i Kattegat.

Påsejlet og sunket d. $^{13}/_7$ 51 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $^{21}/_7$ 51.

Kl. ca. 12⁰⁰, da L. i stille, klart vejr lå til ankers ca. 8 sm. NØ af Strandby havn under fiskeri med snurrevåd, sås Ff. „Nordsøen“ af Østerby, Læsø, nærme sig N.-fra, som om fartøjet ville på præjehold. Kort efter tørnede N. med stævnen mod L.s stb.s side ud for vantet. Umiddelbart efter sank L., efter at besætningen havde reddet sig om bord i N.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 10³⁰ afgik fra Skagen. Kl. 11⁰⁰ forlod føreren dækket og overlod roret til trediemanden. Der styredes SSØ. Noget senere sås L. forude. Senere faldt rorsmanden i søvn og vågnede først, da N. kl. 11³⁰ påsejlede L. som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N.s rorsmand var faldet i søvn.

240. SM. LINDHOLM I af Nørresundby, 58 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Nørresundby til Odense med cement.

Grundstødt d. $^{23}/_2$ 51 i Odense Fjord.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{12}/_3$ 51. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $^{15}/_5$ 51.

Kl. 01³⁰, da L. I. med motoren gående langsomt frem styrede i Roholm båkeline, blev skruen slået fra, fordi den røde l-kost ved Roholm ikke var kommet til syne. Umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Ved middagstid kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev L. I. læk.

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

241. B/B LINDORMEN af Løgstør, 70 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Randers til Nyborg.

Kollideret d. $28/1$ 51 i Randers Fjord.

Søforklaring i Nyborg d. $13/2$ 51.

Kl. ca. 09⁴⁵ passerede L. under en frisk SØ.-lig brise med sne Uggelhuse bro og samtidig sås forude et fartøj, der antoges at være medgående, hvorefter maskinen beordredes halv kraft frem og umiddelbart efter, da det viste sig, at fartøjet lå til ankers, langsomt frem samtidig med, at roret lagdes hårdt bb. Da L. ikke drejede til bb., beordredes maskinen fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede skibet med bb.s side mod stb.s side af det andet fartøj, der viste sig at være Ff. „Doris“ af Uggelhuse. Ved kollisionen blev D.s lønning beskadiget og 2 bord i stb.s side trykket ind. Da det viste sig, at D. var læk, sattes fartøjet på grund.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at L.s manøvrevevne var nedsat på grund af farvandets beskaffenhed.

242. M/B LISA 2 af Snekkersten. På rejse fra tunfiskeri i Sundet til Snekkersten.

Brand om bord d. $8/9$ 51 i Sundet.

Søforhør i Helsingør d. $3/10$ 51.

Kl. ca. 17⁴⁵, da L. 2 befandt sig ud for Helsingør, begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Efter ca. 10 minutters sejlads udbrød der ild i karburatoren, og ilden bredte sig hurtigt til hele fartøjet. Den ombordværende reddede sig om bord i en motorbåd, der befandt sig i nærheden. Branden blev delvis slukket af et tililende skib, hvorefter L. 2 blev slæbt til Helsingør. Kort efter ankomsten hertil sank fartøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en defekt indsugningsventil eller en forkert tændingsindstilling.

243. Ff. LOWESTOFT af Esbjerg, 66 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg. På fiskeri i Atlanterhavet.

Havareret d. $11/4$ 51 i Atlanterhavet.

Søforhør i Esbjerg d. $3/10$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰, da L. under en Ø.-lig orkan lå underdrejet ca. 30 sm. SV. for Ingolfshøfda fyr på Islands S.-kyst, blev skibet ramt af en forkert sø, hvorved der skete betydelig ovenbords skade, og roret havarerede.

244. SM. LUISE af Egersund, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Frederiksværk til Lybæk i ballast.

Grundstødt d. $3/11$ 51 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/11$ 51. Søforklaring i Frederiksværk d. $12/12$ 51.

Kl. 20⁵⁵ passerede L. under en let SV.-lig brise lysspirtønden på 55°05'0 N. 11°02'6 Ø., hvorefter der styredes mod lys- og fløjtetønden på 54°59'9 N. 11°01'6 Ø. Da lys- og fløjte-tønden kom i sigte, overlod føreren styringen til bedstemanden, der, da lystønden passeredes, ændrede kurs til SØ. t. S. Kl. 21¹⁵ tog L. grunden ca. 1 sm. NV. for Onsevig havn og blev stående. D. $4/11$ kom L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der fra lys- og fløjtetønden styredes SØ. t. S. i stedet for SV. t. V.

245. Ff. LUNA af Rønne, 11 B. R. T. Bygget 1927 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Rønne.

Grundstødt d. $4/9$ 51 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $7/9$ 51.

D. $3/9$ kl. ca. 23⁰⁰ afsejlede L. i stille, klart vejr fra en fiskeplads ca. 21 sm. NV. t. V. af Rønne. D. $4/9$ kl. 00³⁰, da fyrene i Rønne kunne ses, gik føreren under dæk og overlod roret til en anden fisker. Kl. 01⁴⁵ grundstødte L. ca. 1 sm. S. for Rønne, hvorved 6 bundplanker blev beskadiget. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

246. Ff. LYKKENS PRØVE af Lihme, 1 B. R. T.

Kollideret d. $11/5$ 51 i Thyborøn.

Søforklaring i Lemvig d. $15/5$ 51.

Se nr. 230.

247. Ff. LYRA af København, 17 B. R. T. På rejse fra Nakskov til Egersund.

Rorhavari, grundstødt d. $31/7$ 51 ved Langelands Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $7/8$ 51. Søforklaring i Rudkøbing d. $8/8$ 51.

Kl. ca. 22⁰⁰, da L. under en frisk SØ.-lig kuling med N.-gående strøm befandt sig ca.

3 sm. N. for Kjelds Nor fyr, havarerede styregrejerne, og fartøjet mistede styringen. Der blev afgivet nødsignal. Begge ankre blev stukket i bund, og sejlene bjergedes, men da ankrene ikke kunne holde, drev skibet mod land og grundstødte kl. ca. 23⁰⁰ ca. 5 m fra land udfor Øbjerg og blev stående. D. $\frac{1}{8}$ kl. ca. 02⁰⁰ vadede besætningen — 2 mand — i land. L. er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

248. SM. LYRA af Lohals, 50 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Nyborg til Bandholm i ballast.

Kollideret d. $\frac{17}{8}$ 51 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Maribo d. $\frac{21}{8}$ 51.

Kl. ca. 15²⁵, da L. i klart vejr under en svag VSV.-lig brise befandt sig ca. 6 sm. fra kysten ved Staalgrunden, sås forude om stb. et mindre fartøj, der senere viste sig at være Ff. „Rita“ af Egholm. Lidt senere sås fartøjet igen i en afstand af ca. 10 m ret foran for L. Motoren sattes straks på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede L. med stævnen mod R.s bb.s side.

Af den af R.s besætning afgivne forklaring fremgår, at R., der sejlede for sejl alene, befandt sig ca. $\frac{1}{2}$ times sejlads fra Omø fyr, da L. sås om bb. R. bibeholdt kurs og fart, men da L., der syntes at ville gå agten om R., befandt sig 10—15 m fra R., sås L. dreje bb. over, og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført. Efter kollisionen blev R., der var stærkt beskadiget, bugseret ind til Bandholm.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af L., der i god tid havde set R., under den videre sejlads ikke udviste fornøden agtpågivenhed over for dette fartøj.

Anm. 2. L.s fører er under $\frac{20}{3}$ 52 ved søretten i Rudkøbing idømt en statskassen tilfaldende bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293.

249. SM. LYØ af Nykøbing F., 58 B. R. T. Bygget 1900 af eg.

a) På rejse fra Swinemünde til Stettin i ballast.

Motorhavari d. $\frac{16}{7}$ 51 på Oder; *grundstødt*.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. $\frac{2}{8}$ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da L. for motor og med 2 reb i storsejlet under en stiv NV.-lig kuling befandt sig ud for Köpitz, gik motoren i stå. Herved tabte skibet styringen. Klyveren blev sat, men umiddelbart efter tog L. grunden i sejløbets Ø.-lige kant. Kort efter kom skibet flot ved fremmed hjælp. En senere undersøgelse viste, at kamhjulene til motorens oliepumper var havareret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Nakskov til Hamburg i ballast.

Kollideret d. $\frac{18}{9}$ 51 i Kielerkanalen; *sunket*.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{20}{9}$ 51.

D. $\frac{17}{9}$ kl. 23⁰⁰ skiftede L. lods i Nuebbel og fortsatte V.-på i Kielerkanalen. Da skibet, der førte forskriftsmæssige lanterner, befandt sig i nærheden af den indre havn ved Brunsbuetelkoog, sås et dampskib forlade havnen for Ø.-gående. Kort efter sås agten for dampskibet toplys og stb.s sidelys fra et andet skib, der senere viste sig at være tysk M/S „Canopus“. C. forsøgte tilsyneladende at overhale dampskibet. Lidt senere sås også C.s bb.s sidelys. L. mindskede nu farten til halv kraft og gav stb.s ror, hvorefter skibene syntes at skulle gå klar af hinanden. Da skibene var tæt ved hinanden, drejede C. imidlertid bb.-over og tørnede mod L. agten for midtskibs om bb. Ved kollisionen opstod der et hul i L.s skibside, og ca. 1 minut senere sank skibet. Besætningen — 3 personer — og lodsens svømmede i land.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

250. M/S MAGDALA af København, 8648 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Hamborg til Antwerpen med stykgods.

Brand om bord i dagene $\frac{2}{11}$ — $\frac{6}{11}$ 51 på Elben.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{10}{11}$ 51.

D. $\frac{2}{11}$ kl. ca. 08²⁰, da M. i tåge lå opankret på Elben, opdagedes det, at der steg røg op fra luftrørene til lastrum nr. 4. Luftrørene tildækkedes, og der åbnedes for kulsyre til lastrummet, hvorefter dækket og lugen overrisledes med vand. Brandvæsenet fra land tilkaldtes. Dækkets og lugekarmens temperatur måltes til 30°, og temperaturen af skoddet mellem lastrum nr. 4 og 5 på shelterdækket ligeledes til 30°. Kl. 09⁵² lagde 2 brandbåde til langs siden. Da røgudviklingen var stærkt aftaget, og temperaturen af dæk og skodder var aftaget, antoges det, at ilden var under kontrol. Kl. 16⁰⁰, da temperaturen af dæk og skod var 18°, åbnedes lugen, og det konstateredes, at ilden var opstået i ladningen, der bestod af stykgods og cellulid, i stb.s side af underlast nr. 4. Da der ikke sås åben ild, besluttedes det at losse de beskadigede

kasser. Ca. $\frac{3}{4}$ time senere udvikledes der påny kraftig røg, hvorfor ladningen overrisledes med vand, men da der noget senere sås klar ild, som det ikke lykkedes brandvæsenet at bekæmpe, blev lugen kl. 17⁴⁵ lukket, hvorefter der påny tilførtes kulsyre. Temperaturen af skoddet mellem underlast nr. 4 og 5 og i agterkant af 5-lugen aflæstes kl. 20⁰⁰, 22⁰⁰ og 24⁰⁰ og viste sig at være henholdsvis 30°, 26°3, 24°3 og 14°, 12° og 12°. Røgdetektoren viste ikke røg fra de øvrige lastrum. D. $\frac{3}{11}$ kl. 10³⁰ lettedes anker, hvorefter M. assisteret af lods og 2 slæbebåde sejlede til Hamborg. Kl. 11²⁵ fortøjedes i Kaiser Wilhelmshafen. D. $\frac{4}{11}$ kl. 09²⁰, da temperaturen ved lugen aflæstes til 13°2, åbnedes denne, hvorefter der, da der ikke sås tegn på ild, påbegyndtes ophivning af det beskadigede gods. Kl. 10³⁰ udviklede der sig påny kraftig røg i lastrummet, og ladningen oversprøjtedes med vand. Kl. 11⁴⁵, da røgudviklingen var i stærk tiltagende, skalkedes lugen påny, og der tilsattes atter kulsyre. Det besluttedes at mætte lastrummet med kulsyre og holde det mættet i ca. 40 timer ved at tilsætte 2 flasker kulsyre hver 4. time. D. $\frac{6}{11}$ kl. 08⁰⁰ var temperaturen 13°. Kl. 08⁴⁵ åbnedes lugen ved agterkant, og brandmænd med iltflasker trængte ned i rummet, der var kulsyremættet, hvorefter udlosning af det beskadigede gods påbegyndtes. Herunder viste det sig, at en del baller med cellulid endnu var glødende. Kl. 17²⁰ var det beskadigede og glødende gods udlosset.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes enten uforsigtighed med tobaksrygning eller selvantændelse i en cellulidsballe.

251. Ff. MAJ af Hönö, 29 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. $\frac{30}{4}$ 51 ved Bornholms Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{5}$ 51.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte M. i stille vejr med tæt tåge Ø. for Aarsdale. Besætningen — 5 mand — blev reddet i land i redningsstol. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

252. M/S MAJ af Aalborg, 357 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Vismar til Thisted med kali.

Tørnet bro d. $\frac{31}{12}$ 51 i Limfjorden; *sat på grund*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{31}{12}$ 51. Søforklaring i Løgstør d. $\frac{3}{1}$ 52. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{4}$ 52.

Kl. 08⁰⁰ afsejlede M., der havde lods om bord, under en hård VSV.-lig kuling med regnbyger og stærk Ø.-gående strøm fra Aalborg. Farten var ca. 8 knob. Kl. ca. 12³⁰, da skibet befandt sig få meter fra gennemsejlingsåbningen i Aggersundbroen, mistede det styringen og faldt bb. over. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede M. med bb.s bov mod den S.-lige bropille. Strømmen drejede nu skibet stb. over, og motoren blev beordret fuld kraft frem, og roret blev lagt hårdt bb., men straks efter tørnede skibet med stb.s side mod den N.-lige bropillers øverste fenderliste. M. bakkede nu bort fra broen og ankrede op. Ved påsejlingen havde M. fået en lækage i stb.s side under vandlinien. Da skibet ikke kunne holdes læns, blev besætningen med undtagelse af fører og styrmand bragt i land af en lodsbad. Kl. ca. 15⁰⁰ blev ankerkæden stukket fra, hvorefter M., der nu var krænget helt om på bb.s side, af lodsbaden blev slæbt på grund på fjordens S.-side. D. $\frac{1}{4}$ 52 kom M. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj og slæbtes til Aalborg.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømsætning.

253. SM. MAJBORG af Helsingfors, 311 B. R. T. På rejse fra Aarhus til Stettin i ballast.

Grundstødt d. $\frac{18}{10}$ 51 ved Tunø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{19}{10}$ 51.

Kl. 20³⁰ grundstødte M. på Tunø rev. D. $\frac{19}{10}$ kl. 09³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at kursen blev sat for tæt på Tunø Røn fyr.

254. M/S MALAYA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Melbourne til Sydney.

Kollideret d. $\frac{1}{1}$ 51 i Sydney havn.

Søforhør i København d. $\frac{12}{4}$ 51.

Kl. 10⁰³, da M., der havde lods om bord og assisteredes af en slæbebåd for og en agter, under en jævn ØSØ.-lig brise var ved at gå til kaj nr. 10 ved Pyrmont, skulle skibet med agterenden først passere mellem to ved hver sin side af havnebassinets fortøjede skibe. Da M. med stb.s anker 1 bund befandt sig omtrent midt mellem skibene, ramtes forskibet af et kraftigt vindstød og drev af, hvorved bb.s bov tørnede mod agterenden af et af skibene, M/S „Nelly“ af Panama. Under manøvrerne for at komme klar af N. tørnede M.s stb.s agterskib mod bolværket. Ved påsejlingen fik M. lettere ovenbords skader, og N. fik 3 redningsbåde beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

255. S/S MARGRETE af København, 1202 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Stettin til Rotterdam med træ.

Kollideret d. $25/2$ 51 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $11/4$ 51.

D. $25/2$ kl. 00²⁰ passeredes punkt 7 a i rute 1 (54°24'0 N. 11°54'0 Ø.) i stille, klart vejr. Lidt efter sås den røde lanterne fra et modgående skib om bb. Skibet kom tilsyneladende nærmere, og kort før det var tværs af M., drejede det bb. over og viste grønt lys. M. afgav som opmærksomhedssignal en lang tone med dampfløjten, og umiddelbart efter blev roret lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves med en kort tone. Imidlertid tørnede det fremmede skib — der senere viste sig at være „Geheimrat Königs“ af Hamburg — med sin bov mod M.s stb.s side. Ved kollisionen led M. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra G. K. foreligger ikke.

256. SM. MARGRETHE af Fuur, 72 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Stralsund til Struer med kali.

Grundstødt d. $27/3$ 51 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $27/3$ 51. Søforhør i Aalborg d. $31/7$ og $1/10$ 51.

Kl. 07⁰⁰ passerede M. i diset vejr den Ø.-ligste røde kost S. for Egholm, og kursen sattes mod den næste røde kost, som dog ikke kunne ses. Kort efter tog skibet grunden på Egholm Hage og blev stående. Efter ca. $1/2$ times forløb kom M. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

257. SM. MARGRETHE af Struer, 49 B. R. T. Bygget 1904 af eg og fyr. På rejse fra Aalborg til Rudkøbing med cement.

Grundstødt d. $3/8$ 51 ved Sprogø Ø.-kyst.

Søforklaring i Rudkøbing d. $6/8$ 51. Strandingsindberetning dat. $8/8$ 51. Søforhør i Aalborg d. $4/12$ 51.

D. $2/8$ kl. 24⁰⁰ passerede M. under en V.-lig brise Romsø, hvorefter der styredes S. t. Ø. Vejret var diset med skiftende sigtbarhed. Et par timer senere sås i tågen et fyr, der antoges at være Knudshoved fyr. Da fyret omtrent havde tværs, sås forude om stb. en mørk strømsstribе i vandet, hvorpå roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter, kl. 03⁰⁰, tog M. i stille, tåget vejr grunden ved Sprogø Østrev ca. 200 m fra land og blev stående. Efter grundstødningen konstateredes det, at der løb en hård N.-gående strøm. M. er senere bragt flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at fyrkarakteren af det i sigte værende fyr ikke blev kontrolleret, samt at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.

258. SM. MARIANE af Rødvig, 88 B. R. T. Bygget 1904 af stål.

a) På rejse fra Vejle til København med brunkul.

Motorhavari, grundstødt d. $10/1$ 51 ved Samsø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/1$ 51. Søforklaring i Nyborg d. $17/1$ 51.

Kl. 17³⁰, da M. under en SØ.-lig kuling med temmelig svær sø og regndis efter bestikket befandt sig ca. 5 sm. NØ. t. Ø. af Ljushage, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der var trængt vand ned i olietankene. For klyver og rebet storsejl styredes nu SV., medens vandet tappedes af olietankene og oliefilteret rensedes. Kl. ca. 21⁰⁰ blev motoren atter startet, og da lysene i Ballen kort efter kom i sigte, holdtes der ind mod Ballen havn, idet der blussedes efter lods. Da M. syntes at blive fortsat NV. over, lagdes skibet over på den anden bov, men kort efter tog det grunden, og samtidig gik motoren i stå. M. drev nu mod land og blev stående ca. 1 $1/2$ sm. N. for Ballen havn. D. $11/1$ kl. ca. 24⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var kastet over bord. Ved grundstødningen fik M. lækager i bunden.

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

b) På rejse til København med brunkul.

Grundstødt d. $20/10$ 51 ved Sjællands N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $23/10$ 51.

Kl. 03³⁰ grundstødte M. i tæt tåge ved Gilleleje. Om aftenen, da vinden friskede, kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik M. skibsbunden lettere beskadiget.

259. SM. MARIE af Sæby, 60 B. R. T. Bygget 1900 af eg.

a) På rejse fra Sæby til København med stykgods.

Kollideret d. $13/1$ 51 i Sundet.

Søforhør i København d. $22/1$ 51.

Kl. 08⁰⁰ passeredes Kattegat S. fyrskib tæt om bb., hvorefter der styredes SØ. Kl. 09⁴⁵ blev det tåget, og farten nedsattes til 2 knob idet der afgaves forskriftsmæssige tågesignaler. Kl. 10³⁰ ændredes kursen til SSØ. for at kunne ankre under kysten, og der loddedes jævnlige 5—10 minutter senere hørtes tågesignal fra et skib forude, og farten blev nedsat yderligere til ca. 1 knob. Ca. 10 minutter senere sås et skib — der senere viste sig at være S/S „Stenbjørn“ af København — foran for tværs om bb. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men kort efter tørnede M. med stævnen mod S.s stb.s side. Ved kollisionen fik M. nogen ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 09⁴² passerede Lappegrund fyrskib tæt om stb. hvorefter der styredes NV. t. N. $\frac{3}{4}$ N. Farten var ca. 5 knob, og der afgaves forskriftsmæssige tågesignaler med dampfløjten. Kl. 10⁰⁵ sås et skib forude ca. 3 streger om stb. i en afstand af ca. 100 m med kurs mod S. Maskinen blev straks stoppet og umiddelbart derefter beordret fuld kraft bak, men ca. $\frac{1}{2}$ minut senere skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldtes vejrforholdene.

b) På rejse fra København til Sæby med stykgods.

Havareret d. 10/7 51 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Sæby d. 19/7 51.

Kl. 23³⁰, da M. under en svag SSV.-lig brise befandt sig ca. 5—6 sm. NV. for fyrskib „Kattegat S.“, mistede skibet pludselig styringen. Skruen blev straks koblet fra, og en undersøgelse viste, at roret var gået løs fra den underste og mellemste rorløkke. Da M. ikke kunne styres, tilkaldtes over radioen assistance fra et bjergningsskib, der d. 11/7 kl. 03⁰⁰ opnåede forbindelse med M. og bugserede skibet til Helsingør.

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

260. SM. MARIE af Hirtshals, 47 B. R. T. Bygget 1812/94 af eg. På rejse fra Menstad til Kerteminde med salpeter.

Forlist d. 13/5 51 i Skagerrak.

Søforhør i Hjørring d. 26/5 51. Forlisanmeldelse dat. Hirtshals d. 29/5 51.

D. 12/5 kl. ca. 12⁰⁰ afsejlede M. fra Menstad. Om aftenen friskede vinden til kuling med høj sø, og skibet trak meget vand. Skønt såvel maskin- som håndpumpe benyttedes til lænsning, vedblev vandet at stige i skibet. Kl. ca. 22³⁰ ophørte håndpumpen at fungere, og kl. ca. 23⁰⁰ svigtede maskinpumpen. D. 13/5 kl. ca. 00¹⁵ gik besætningen — 2 mand — i jollen. Kl. ca. 03³⁰ sank M. 30—32 sm. NNV. af Skagens fyr. D. 14/5 kl. ca. 07⁰⁰ blev besætningen taget op af et andet skib.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

261. SM. MARIE af Nykøbing M., 37 B. R. T. Bygget 1861 af eg og fyr. På rejse fra København til Svendborg med kokoskager.

Grundstødt d. 7/10 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10/10 51.

Kl. 18¹⁰ grundstødte M. under en svag S.-lig brise med N.-gående strøm i Bøgestrømmen V. tor Stenhage fyr. D. 10/10 kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være lavvande.

262. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Ustka til Bogense med kul.

Grundstødt d. 12/1 51 ved Aarøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12/1 51. Søforklaring i Assens d. 18/1 51. Søforhør i Marstal d. 11/5 51.

Om formiddagen passerede M. B. under en let SV.-lig brise med diset vejr og N.-gående strøm lysspirtønden pkt. 7 i rute 25 (55°07'9 N. 9°45'4 Ø.), hvorefter kursen sattes mod lysspirtønden pkt. 8 i rute 25 (55°13'3 N. 9°47'3 Ø.), der imidlertid ikke sås. Kl. 12⁰⁰ tog skibet grunden Ø. for Aarø Kalv og blev stående. Kl. ca. 16⁰⁰ kom M. B. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 15 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

263. SM. MARIECHEN af Hamburg, 92 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16/1 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16/1 51.

Kl. 19⁵⁰, da M. lå ved Søndre Toldbod og lossede stykgods, var en vogndel, der vejede ca. 1 ton, under ophivning med skibets lossegrejer. Da godset var hævet ca. 1 m over garneringen, viste det sig, at spillet ikke kunne løfte vægten højere, hvorfor der firedes, men umiddelbart efter sprængtes kædestroppen, i hvilken lossehjulet var sjækket, og hjulet faldt ned i

lastrummet og ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

264. Ff. MARIE ENGBJERG af Hirtshals, 29 B. R. T. Bygget 1918 af eg og bøg. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Skagerrak.

Brand om bord d. $30/6$ 51 i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $16/7$ 51.

Kl. ca. 04³⁰, da M. E. befandt sig 4—5 sm. udfor Hirtshals havn, opdagedes det, at kraftig røg trængte op fra motorrummet. Det forsøgtes først at slukke med ildslukningspulver og derefter med vand, men da ilden ikke på denne måde kunne nedkæmpes, skalkedes lugen til motorrummet. M. E. blev derefter slæbt ind til Hirtshals af 2 fiskefartøjer, og branden blev slukket af brandvæsenet fra land. Ved branden blev fartøjet en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning ved fartøjets akkumulatorbatteri.

265. S/S MARIE SKOU af København, 5906 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Antwerpen til Whampoa.

Beskadiget ved beskydning d. $8/6$ 51 i Det sydkinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. $10/8$ 51. Søforhør i København d. $25/10$ 51.

Kl. ca. 08⁰⁰, da M. S., der førte dansk nationalflag og lodsflag, befandt sig ud for Bluff Point, Lantao Island, blev skibet beskudt fra Lafsami Island. Der sås ikke signaler af nogen art fra land. Maskinen beordredes straks stoppet, og roret lagdes hårdt stb. Da skibet blev ramt ca. 10 gange, hvorved skibside, bomme og antenne beskadigedes, beordredes maskinen fuld kraft frem, og der styredes bort fra land. Kl. ca. 09¹⁵, da M. S. befandt sig ud for Lingting Island ca. 1 sm. fra land, blev skibet påny beskudt. Maskinen blev atter beordret stoppet, og det internationale flagsignal „Jeg er stoppet“ sattes; men beskydningen fortsatte. Da skibet drev ind mod Lingting Island, ankredes for bbs. anker, hvorefter beskydningen ophørte. D. $10/6$ sejlede M. S. til en ankerplads ved Lafsami Island, hvor losning påbegyndtes. Ved beskydningen blev skibet læk i lastrum nr. 1.

266. Ff. MARITANA af Thyborøn, 20 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Motorhavari d. $6/2$ 51 ved Gotlands Ø.-kyst; søgt nødhavn.

Søforhør i Lemvig d. $30/4$ 51.

Om morgenen, da M. under en SØ.-lig storm befandt sig noget N. for Østergarn på Gotland, havarerede lejerne i motoren, og fartøjet opankredes for begge ankre. Ankrene kunne imidlertid ikke holde og fartøjet gik i drift ind mod Skenkholmen ud for Bungenäs, hvorfor der opsendtes nødraketter. Kl. ca. 18³⁰ ankom et redningsfartøj, der slæbte M. ind til Bungenäs.

267. Ff. MARITHA af Thyborøn, 28 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Thyborøn med fisk.

Tørnet undervandshindring d. $10/3$ 51 i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. $4/5$ og $7/5$ 51.

Kl. ca. 01⁰⁰ befandt M. sig under en ØSØ.-lig kuling med snetykning ca. 18 sm. VSV. for Thyborøn kanal. Der styredes ØNØ. Kl. ca. 04⁰⁰, kort efter at Thyborøn lys- og fløjte-tønde var passeret, mærkedes et stød i fartøjet. Skruen blev straks slået fra, og farvandet omkring fartøjet undersøgt. Da intet observeredes, fortsattes rejsen. Efter ankomsten til Thyborøn viste det sig, at stævnen var splintret under vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at M. har tørnet drivende vraggods.

268. SM. MARS af Odense, 59 B. R. T. Bygget 1903 af eg og fyr.

2 mand af besætningen kulofsorgiftet d. $3/3$ 51 i Aalborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $14/3$ 51.

Kl. ca. 06¹⁵, medens M. lå fortøjet i Aalborg østre havn, fandtes to mand af besætningen liggende bevidstløse i lukafet forude. I en tilkaldt ambulance blev de pågældende kørt på hospitalet, hvor det viste sig, at der forelå kulofsorgiftning. En undersøgelse viste, at kakkelloven, hvori der sidst var blevet fyret den foregående dag kl. ca. 20⁰⁰, var i orden.

269. Ff. MARTHA af Tejn, 6 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bøg. På rejse fra Tejn til Neksø.

Grundstødt d. $16/3$ 51 ved Bornholms NØ.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $16/3$ 51. Søforhør i Rønne d. $28/3$ 51.

Kl. 02³⁰ afsejlede M., der gik for motor alene og gjorde ca. 6 knobs fart, under en let N.-lig brise med snebyger fra Tejn, idet der styredes N. 5—10 minutter senere, da stenrevet

„Kløsene“ var passeret, ændredes kursen til Ø., og ca. 5 minutter efter til ØSØ. Ca. 1/2 time senere grundstødte fartøjet ca. 500 m S. for Tejn havn. Båden fyldtes hurtigt med vand, og de ombordværende — 2 mand — svømmede i land. Båden blev slået til vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning.

270. SM. MARTIN af Rudkøbing, 31 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra Randers til Aarhus i ballast.

Grundstødt d. 22/6 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24/6 51. Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 25/6 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/6 51.

Kl. 01⁰⁵ passerede M. under en svag S.-lig brise med sigtbart vejr Gjerrild fyr i gisset afstand 1³/₄ sm., hvorefter der styredes SØ. 1/2 S. 7—8 minutter senere blev det taget. Kl. 01³⁰ tog M. grunden ved Gjerrild Pynt og blev stående. Kl. 10⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp og indbragtes til Grenaa havn.

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

271. S/S MARX af København, 1324 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Gøteborg til Gdynia i ballast.

Tørnet lysbøje d. 5/12 51 i Sundet.

Søforklaring i Aalborg d. 3/3 52.

Kl. 21⁵⁵ passerede M. under en hård V.-lig kuling lystønden „Nordre Røse“, hvorfra der styredes mod lystønden på 55°36'7 N. 12°41'8 Ø. (pkt. 16 i rute 32). Kl. 22⁰⁰ sås tæt om bb. en slukket lystønde, og roret lagdes hårdt stb. og samtidig stoppedes maskinen, men M. blev af strøm og vind sat ned på bøjen, der ramte skibet ud for 2-lugen, hvorefter den gled agterefter langs bb.s side og til sidst tørnede mod skruen. En senere undersøgelse viste, at der manglede 2 af skruebladene.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes den omstændighed, at lystønden var slukket.

272. Ff. MASCOT af Ringkøbing, 5 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Forlist d. 6/6 51 i Nordsøen.

Politirapport dat. 6/6—20/6 51. Søforhør i Ringkøbing d. 1/10 51.

Kl. ca. 07⁰⁰, da M. under en hård kuling befandt sig ud for indsejlingen til Hvide Sande havn, bordfyldtes båden, hvorved motoren gik i stå. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord i redningsbåden fra land, og M. blev taget på slæb. Kort efter sprængtes slæbetrossen, hvorefter M. gik i drift. Fartøjet er senere fundet som vrage ca. 1 km N. for Aargab ca. 300 m fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

273. Ff. MASCOT af Sønderborg, 14 B. R. T. På rejse fra Ringkøbing til Hvide Sande.

Kollideret d. 1/8 51 i Ringkøbing havn; *grundstødt*.

Søforhør i Ringkøbing d. 1/10, 12/11 og 19/11 51 samt 7/1 52. Søforhør i Sønderborg d. 13/12 51.

Se nr. 152.

274. M/S MATHILDE MÆRSK af Kalundborg, 4715 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

a) *Brand om bord* i Osaka d. 18/3 51.

Søforklaring i Yokohama d. 22/3 51.

Kl. 06³⁰, da M. M. lå i tørdok i Osaka, opdagedes det, at der steg røg op fra luftrørene til agterlasten og fra forkant af stb.s side af 4-lugen, der var dækket med presenning. Da en undersøgelse viste, at det brændte i stb.s side af lastrum nr. 4, hvor ladningen bestod af bomuldsaffald, tildækkedes luftrørene, og lugerne skalkedes tæt, hvorefter det forsøgtes at slukke ilden med skumslukkere og med skum fra skibets skumslukningsanlæg. Kl. 07³⁰, da brandvæsenet fra land var kommet til stede, og branden ikke var slukket, åbnedes 4-lugen lidt, hvorefter der sprøjtedes vand ned i stb.s side af underlasten. Kl. 08⁰⁰ var ilden slukket. Ved branden blev ca. 100 baller bomuldsaffald beskadiget af ild og vand.

Anm. Da der dagen før opdagelsen af branden ved hjælp af autogenskæreapparat var skåret huller gennem skærstokkene, må det antages, at gnister derfra har antændt ladningen.

b) På rejse fra Surabaya til Semarang.

Kollideret d. 13/10 51 i Javasøen.

Indberetning fra det danske konsulat i Djakarta dat. 18/10 51.

Kl. 22³⁰, da M. M. i klart vejr befandt sig på 6°36' S. 112°22' Ø., hørtes råb om stb. Skibet blev straks lagt på modsat kurs, og jollen sattes på vandet, hvorefter der reddedes 7 mand fra et fiskefartøj, der var blevet påsejlet af M. M., og fra hvilket der ikke var set

lys af nogen art. Da det oplystes, at der manglede 2 mand, fortsattes eftersøgningen til kl. 23³⁰, men uden resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fiskefartøjet ikke førte lanterner, og at der ikke om bord i dette holdtes udkig.

275. Ff. MATHILDE VESTERAA af Hvide Sande, 17 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande.

Grundstødt d. ⁹/₁₀ 51 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Ringkøbing d. ¹²/₁₁ 51.

Kl. ca. 03⁴⁵, da M. V. under en svag Ø.-lig brise med rolig sø og tæt tåge befandt sig NNV. af Hvide Sande, 3—4 sm. fra land, påbegyndtes hjemrejsen, idet der styredes S. ¹/₂ Ø. Kl. ca. 04³⁰ tog fartøjet grunden ud for Houvig og blev stående. Kl. ca. 17³⁰ kom M. V. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

276. SM. MEGGY af Køge, 41 B. R. T. Bygget 1905 af eg og fyr. På rejse fra Stralsund til Nakskov med kali.

Grundstødt og forlist d. ¹⁴/₁₂ 51 ved Møns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₂ 51. Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. ²⁰/₁₂ 51. Forlisansmeldelse dat. ²²/₁₂ 51.

Kl. 17⁰⁰ havdes landkending ved Hestehoved fyr. Kort efter blev vejret usigtbart, og kursen sattes mod pladsen for Tolkedyb lys- og fløjtetønde. Farten var langsom og loddet holdtes gående. Der loddedes 8 m og senere 6 m. Da et lodskud viste 3,5 m vand, lagdes roret hårdt stb., men umiddelbart efter — kl. 18³⁰ — tog M. grunden på Gamle-Tolk og blev stående. Om natten friskede vinden, og besætningen forlod skibet, der senere er blevet vrøg.

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

277. Ff. MERCI af Nørre Vorupør, 18 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. ⁴/₇ 51 i Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Thisted d. ¹⁰/₇ 51.

D. ³/₇ kl. ca. 20⁰⁰ ankrede M. i sigtbart vejr med ret stærk søgang ca. 25 sm. V. ¹/₂ N. af Thyborøn. Kl. ca. 22⁰⁰ anbragtes en flagermuslygte i styrehuset, hvorefter besætningen gik under dæk. D. ⁴/₇ kl. ca. 05³⁰ trængte røg ned i lukafet forude og vækkede besætningen. Agterskibet stod da i flammer. Det ansås for håbløst at forsøge på at slukke branden, men det forsøgtes at kaste 3 tønder petroleum over bord. Herunder rullede 2 af tønderne agterud, hvor den ene kort efter eksploderede, mens den anden faldt ned i dammen. Føreren sprang over bord efter at have opfordret besætningen — 2 mand — til at gøre det samme, men de 2 mand holdt sig fast udenbords ved stævnen. Ca. 1 time senere blev besætningen optaget af et svensk skib. M. er senere sunket.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at brandens opståen skyldes, at glasset i den i styrehuset ophængte flagermuslygte ved fartøjets bevægelser er blevet knust, hvorefter flammen har antændt træværket.

Anm. 2. Ved Thisted sørets dom af ²⁴/₄ 52 blev M.s fører idømt en statskassen tilfaldende bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 293, af søvejsreglernes art. 9, g, og af § 149 i handelsministeriets bekendtgørelse nr. 238 af ¹²/₇ 1933.

278. SM. MIK af Skærbæk, 103 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra Helsingfors til Kolding med træ.

Grundstødt d. ¹⁰/₉ 51 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. ¹⁵/₉ 51.

Kl. 12³⁴ passerede M. Pinhättan lystønde. Der styredes 330°. Efter et kvarters sejlads sås en rød kost forude om stb. og ca. 5 min. senere en rød kost om bb. Roret lagdes hårdt bb. samtidig med, at motoren kastedes fuld kraft bak. Kl. 12⁵⁸, da M. lå S. an, tog skibet grunden på Stengrund og blev stående. Kl. 18²⁰ kom M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

279. SM. MILLA af København, 175 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Stettin i ballast.

Kollideret d. ²/₁₁ 51 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. ²/₁₁ 51. Søforhør i København d. ¹³/₁₁ 51.

Kl. ca. 03⁰⁰, da M. befandt sig i Borgsted fyrs hvide vinkel, sås forude to hvide lys, der antoges at være et medgående skib. M. ændrede kursen lidt stb. over, og skruen blev koblet fra. De to hvide lys sås nu lidt om bb., men kort efter kom et klart lys i sigte ret forude i kort afstand. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men straks efter tørnede M. med bb.s

bov imod et fartøj, der lå tværs i sejlløbet. Ved kollisionen fik M. en plade i boven lettere beskadiget. M. manøvreredes hen på siden af fartøjet, der viste sig at være Ff. „Emma“ af Travemünde. Da E. ikke ønskede hjælp, fortsattes sejladsen.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da E., der førte ankerlanterner, under en svag NNV.-lig brise med S.-gående strøm og klart vejr lå til ankers ud for Skansepynt i Borgsted fyrs røde vinkel med ca. 200 m ankertov ude, sås et N.-fra kommende skib stævne ret mod fartøjet. E. stak yderligere 100—150 m ankertov ud, men straks efter tørnede det andet skib — M. — med bb.s side mod E.s stævn, der knækkede, ligesom skanseklædningen beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at M. antog E.s ankerlys for at være agterlyset fra et medgående skib.

280. Ff. MITZI af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

Kollideret d. $\frac{9}{3}$ 51 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{15}{3}$ 51.

Kl. ca. 05³⁰, da M. under en let ØNØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 300 m N. for lystønden på 57°44'0 N. 10°41'5 Ø. styrende S., sås forude om stb. i en afstand af ca. 50 favne et rødt lys, der senere viste sig at tilhøre svensk Ff. „G. G. 315“. M. drejede straks til stb. og mindskede farten, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen imod „G. G. 315“s bb.s låring. Ved kollisionen fik M. stævnen beskadiget, medens „G. G. 315“ fik et hul i skroget og måtte sættes på grund på Grenen for ikke at synke. Besætningen blev taget om bord i M. „G. G. 315“ drev senere af grunden og blev kl. 07¹⁵ taget under bugsering af et andet fiskefartøj; 10 minutter efter sank „G. G. 315“ på 17 m vand.

Anm. Søforklaring fra „G. G. 315“ foreligger ikke.

281. M/S MJØRN af Gøteborg, 558 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{4}{8}$ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{4}{8}$ 51.

Kl. 06¹⁵, da M. var ved at forhale agterover ved Sundkajen i Frihavnen, skulle en mand af besætningen slække på en fortøjningswire over en pullert på bakken. Herunder fik den pågældende højre fod ind i en kinke på wiren, og inden skibet var stoppet, var foden blevet klippet af mellem wire og pullert. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadede bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

282. SM. MOLLOU af Nykøbing F., 149 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

a) På rejse fra Stettin til Nykøbing F. med kul.

Grundstødt d. $\frac{31}{10}$ 51 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{2}{11}$ 51.

Kl. 07⁰⁰ passerede M. under en S.-lig brise med V.-gående strøm og usigtbart vejr ca. 3 skibslængder S. om den røde 1-kost ved Masnedø Kalv, hvorefter der styredes NV. t. N. Føreren gik nu under dæk, og 4—5 minutter senere tørnede skibet hårdt. Motoren blev stoppet, men da skibet straks kom flot, fortsattes rejsen. M. var imidlertid sprunget læk og kunne ikke holdes læns med pumperne. Kl. 10⁰⁰ blev skibet der nu var synkefærdigt, sat på grund ved Argusgrund. Kl. 14³⁰ bragtes en motorpumpe om bord, og ved hjælp af denne blev skibet pumpet læns, hvorefter det med pumpen gående fortsatte rejsen. D. $\frac{1}{11}$ ankom M. til Nykøbing F.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes enten, at den opgivne kurs ikke blev holdt, eller forstyrrelse med ukendt årsag ved kompasset.

b) På rejse fra København til Stege i ballast.

Kollideret d. $\frac{13}{12}$ 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{22}{12}$ 51. Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{17}{1}$ 52.

Se nr. 39.

283. M/S MOMMARK af Faaborg, 331 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Mommark til Faaborg.

Kollideret d. $\frac{25}{1}$ 51 i Mommark færgehavn.

Søforhør i Faaborg d. $\frac{26}{1}$ 51.

Se nr. 172.

284. M/S MONGOLIA af København, 8366 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Aalborg til Hamburg med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{7}{8}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{8}{8}$ 51. Søforklaring i Hamburg d. $\frac{9}{8}$ 51. Søforhør i København d. $\frac{4}{1}$ 52.

Kl. 00⁴⁵ passerede M., der havde lods om bord, under en svag SØ.-lig brise med let udgående strøm Hals. Kort efter at Hals Barre W. lystønde passeredes, beordredes kursen, der var 117⁰, ændret til 114⁰. Da det viste sig, at M. ikke lystrede roret, uanset at dette var lagt hårdt bb., beordredes motoren, der gik halv kraft frem, stoppet og derefter fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl. 01⁰³, grundstødte skibet, der vedblev at dreje til stb., ved S.-siden af den gravede rende over Hals Barre. Kl. 11⁴⁵ kom M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

285. M/S MONICA af Rotterdam, 325 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Rotterdam til Masnedø med olie.

Grundstødt d. $\frac{1}{4}$ 51 ved Sjællands S.-kyst.

Søforklaring i Vordingborg d. $\frac{2}{4}$ 51.

Kl. 19⁵⁵ passerede M. Vejrø lys- og fløjtetønde. Herfra styredes rv. 104°. Kl. 21³⁰ pejledes Orehoved fyr i rv. 125°. Kl. 21⁵⁰ besluttedes det at ankre, og roret blev lagt hårdt stb. Kort efter, kl. ca. 21⁵⁵, tog skibet grunden ved Knudskov Rev og blev stående. Kl. 22⁴⁵ kom M. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

286. SM. MONSUNEN af Svendborg, 91 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra København til Dalowo i ballast.

Kollideret d. $\frac{8}{8}$ 51 i Østersøen.

Søforhør i Svendborg d. $\frac{9}{10}$ 51.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M., der gik for sejl og motor, under en stiv ØSØ.-lig kuling befandt sig 12—15 sm. NNV. af Kolberg, blev skibet prajet af et polsk marinefartøj S. 71. M. blev lagt op i vinden for langsom fart. Det polske fartøj forsøgte derpå gentagne gange at gå langs siden af M., der herunder led forskellige mindre havarier. Efter ialt 8 forgæves forsøg på at borde M. sejlede det polske fartøj bort, hvorefter M. kl.ca. 15¹⁵ fortsatte rejsen.

Anm. Årsagen til havarierne på M. fremgår af det ovenfor anførte.

287. S/S MOREMACMAIL af New York.

Brand om bord d. $\frac{11}{1}$ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{11}{1}$ 51.

Kl. ca. 01⁰⁰, medens M. lå fortøjet ved midtermolen i Københavns frihavn, sås røg stige op fra agterlugen. En undersøgelse viste, at det brændte i nogle opstabilede trælistes i et storesrum i agterlasten. Branden blev hurtigt slukket af brandvæsenet fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

288. Ff. NAJADEN af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeri i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. $\frac{24}{5}$ 51 i Nordsøen.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{4}{7}$ 51.

Kl. ca. 23³⁰, da N., hvis stb.s sidelanterne ikke var tændt, i klart vejr befandt sig i sejløbet over Graadyb Barre, sås forude i en afstand af ca. 10 favne et fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „Vestjylland“ af Esbjerg, og som tilsyneladende ikke førte top- og sidelys. V. syntes at dreje bb. over. N.s ror lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede N. med stævnen mod V.s stb.s bov. Ved kollisionen blev V. læk og sank i løbet af 15 minutter.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 23⁰⁰, da V. for udgående befandt sig i sejløbet over Graadyb Barre, sås forude lidt om bb. toplys og det røde sidelys fra N., hvorefter der holdtes lidt bb. over. Ca. 20 min. senere sås N. pludselig i ganske kort afstand. Roret lagdes hårdt bb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. V. er senere blevet kondemneret.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at V. drejede til bb., da N.s toplys og røde sidelys kom i sigte forude om bb., samt at V.s fører undlod at holde øje med N.

289. Ff. NANNA af Kalundborg, 11 B. R. T. Bygget ca. 1920. På fiskeri i Kattegat.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{21}{5}$ 51 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Kalundborg d. $\frac{24}{5}$ 51.

Kl. ca. 16⁰⁰, da N. under en let NØ.-lig brise befandt sig ca. 3 sm. N. t. V. af Røsnæs Puller fyr, mærkedes et stød i agterskibet, hvorefter motoren, der gik halv kraft frem, gik op i omdrejninger og løb løbsk. Motorens brændstofførsel blev straks afbrudt, og kort efter gik motoren i stå. Det viste sig nu, at fartøjet var sprunget læk, og da vandet trods stadig brug af pumpen vedblev at stige i fartøjet, overhældtes storsejlet med petroleum og antændtes, for at hjælp kunne tilkaldes. Ca. 20 minutter senere blev besætningen — 2 mand — taget om bord i et tililende fiskefartøj, og umiddelbart efter sank N. på ca. 44 m vand.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at N. har tabt skruen, hvorved motoren er løbet løbsk, og motorens rystelser har slået fartøjet læk.

290. Uddybningsfartøj NEPTUNUS af København, 76 B. R. T. Bygget 1922 af jern.
Sunket d. 2/1 51 i Nørresundby havn.
 Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 16/1 51.
 Kl. ca. 06⁵⁰ opdagedes det, at N. der uden besætning om bord lå fortøjet ved den indvendige side af en pælebro, var sunket. Fartøjet er senere blevet hævet.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at N. sank.
291. S/S NEVADA af København, 7167 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Aalborg til Hangø.
Mistet skruen d. 8/4 51 i Østersøen.
 Søforhør i København d. 15/5 51.
 Kl. 04⁰⁰ gik N., der havde lods om bord, og som blev assisteret af en isbryder, fast i isen ca. 2,2 sm. S. for Utø fyr. Under forskellige manøvrer for at komme fri tørnede skruen kl. 06⁵⁰ en isflage, hvorved skrueraksen brækkede, og skruen mistedes. N. blev senere slæbt ind til Åbo.
 Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
292. S/S NIELS WINTHER af Nordby F., 2245 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Casablanca til Stockholm med fosfat.
Kollideret d. 17/8 51 i Kielerkanalen.
 Søforklaring i Stockholm d. 23/8 51. Søforhør i Nakskov d. 4/2 52.
 Kl. ca. 19⁵⁷, da N. W. befandt sig i Kielerkanalen, sås forude et modgående skib, som senere viste sig at være svensk S/S »Paridon«. N. W.s ror lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem. Samtidig sås P. dreje stb. over, hvorved dette skibs agterende svingede ud i midten af kanalen. N. W.s maskine beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede N.W. med sin bb.s bov mod P.s agterende, hvorved N. W. fik flere plader trykket ind over vandlinien.
 Anm. Søforklaring fra P. foreligger ikke.
293. S/S NINNA DAN af Esbjerg, 1184 B. R. T. Bygget 1921 af stål.
En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/5 51 i Københavns havn.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/5 51.
 Kl. ca. 00³⁰, da N. D. lå ved Enghave Brygge, opdagedes det, at en mand, der var afmønstreret fra skibet den foregående dag, og som omkring midnat var kommet om bord i beruset tilstand, var faldet gennem en åbenstående luge ca. 6 m ned i lastrum nr. 2. Den pågældende, der havde pådraget sig forskellige kvæstelser, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.
 Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den tilskadekomne er snublet på en lejder, der er anbragt tæt ved lugekarmen.
294. M/S NORDBJÆRG af Anholt Havn, 39 B. R. T. Bygget 1944 af oregonpine. På rejse fra Ebeltoft til København.
Havareret d. 25/10 51 i Sundet.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2/11 51.
 Kl. ca. 01⁴⁵, da N. befandt sig mellem Vedbæk og Taarbæk ca. 3,5 sm. fra land, mærkedes et stød i skibet, og samtidig forøgedes motorens omdrejningstal. Motoren blev stoppet, og skibet blev ankre op. En undersøgelse viste, at skruerakslen var brækket. Et tilkaldt fiskefartøj bugserede N. til København.
 Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en fejl i skruerakslen.
295. Ff. NORDEN af Østerby, Læsø, 35 B. R. T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Oslo til Østerby.
Kollideret d. 23/1 51 i Kattegat.
 Søforklaring i Byrum d. 2/2 51.
 Kl. ca. 15⁰⁰, da N. under en svag SØ.-lig brise i klart vejr befandt sig tværs af Gåsø, sås en jolle drive ned langs siden af skibet, hvorefter motoren kastedes fuld kraft bak. Jollen, der var svensk, og som umiddelbart forinden var blevet påsejlet af N., sank kort efter, og den ombordværende blev optaget af et tililende fartøj.
 Anm. Søforklaring fra jollens fører foreligger ikke.
296. SM. NORDEN af Nakskov; 27 B. R. T. Bygget af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Flensborg med foderkalk.
Sprunget læk d. 4/9 51 i Storebælt; søgt nødhavn.
 Søforklaring i Svendborg d. 6/9 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10/9 51.
 Kl. ca. 17⁰⁰, da N. befandt sig ved Thurø Rev, opdagedes det, at vandet steg stærkt i motorrummet. Der pumpedes med håndpumpen, og ved stadig lænsning kunne vandet i skibet holdes nede. Det besluttedes at sejle til Svendborg, hvor ladningen blev udlosset og skibet kom på bedding. Undersøgelsen viste, at N. var læk i kalfatringen.
 Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

297. Ff. NORDJYDEN af Skagen, 40 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg.

Kollideret d. $28/7$ 51 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $6/8$ 51.

Kl. ca. 01⁵⁵ passerede N. mellem havnens ydermoler, hvorefter farten blev taget af skibet, og dette blev holdt midt i havneløbet med kurs mod indsejlingen til inderhavnen. Kort før denne nåedes, drejedes til bb., og umiddelbart efter, kl. 02⁰⁰, tørnede N. med stævnen imod bb.s side af et udgående fartøj, der viste sig at være Ff. »Omega« af Skagen.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj afgik fra sin liggeplads mellem auktionskontoret og den lille hal, sås N.s toplys og kort efter det røde sidelys. Der holdtes i stb.s side af løbet, men da fartøjet befandt sig ud for vestre indermøles yderende, sås N. dreje til bb. Motoren kastedes bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik O. et hul på ca. 1 m² i bb.s side imellem vandlinien og lønningen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N. ikke under sejladsen ind i havnen har holdt sig i sin stb.s side af farvandet.

298. M/S NORDKAP af København, 4642 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $28/11$ 51 i Casablanca havn.

Indberetning fra det danske konsulat i Casablanca dat. $7/12$ 51.

Kl. ca. 12⁰⁰, da N. var ved at fortøje i Casablanca havn, faldt et medlem af besætningen, der var gået ned på mellemdækket, som ikke var oplyst, gennem en åbenstående luge ned i underlasten, hvorved han brækkede venstre arm og blev en del forslået.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes den tilskadekomnes ukendskab til forholdene i lastrummet.

299. M/S NORDKYN af København, 4600 B. R. T. Bygget 1940 af stål.

Brand om bord d. $19/4$ 51 Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $21/4$ 51.

Kl. ca. 10³⁰, da N. lå ved midtermolen i Frihavnen og lossede jute, sås nogle brændende sodflager, der antoges at stamme fra skibets skorsten, dale ned i lastrum nr. 4 og antænde overfladen af det øverste lag juteballer. Det forsøgtes at slukke ilden med skum fra skibets skumslukningsanlæg; men da branden hurtigt bredte sig, tilkaldtes brandvæsenet fra land og havnevæsenets slukningsfartøjer. Kl. 13²⁰ var branden slukket. Ved branden beskadigedes en del af ladningen af ild og vand, et spant i lastrummet blev bøjet, og en del lastrubber blev ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes brændende sodflager fra udstødsrøret.

300. Ff. NORDLYSET af Hundested, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeplads ved Schultz Grund til Hundested.

Grundstødt d. $27/3$ 51 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/3$ 51. Søforhør i Hundested d. $11/6$ 51.

Kl. ca. 19³⁰ afsejlede N. under en let til jævn NNØ.-lig brise med snetykning fra Schultz Grund. Der styredes SØ. t. Ø. $1/2$ Ø. med nedsat fart. Vinden friskede til stiv kuling med tæt snetykning, og kl. 22³⁰ tog N. grunden på Skolerevet i Nyrupbugt og blev stående. D. $30/3$ kom N. flot ved fremmed hjælp.

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

301. M/S NORDSHELL af København, 157 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra København til Nakskov med benzin.

Grundstødt d. $30/10$ 51 ved Løllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/10$ 51. Søforhør i København d. $13/2$ 52.

Kl. 09⁰⁰ passerede N. anduvningsbøjen udfør Nakskov Fjord. Da skibet befandt sig i sejl-løbet S. for Søndernæs med kurs mod 6,3-m-renden, antoges den rød- og hvidstribede stage med kost og halmvisk for at være en rød 1-kost, og den holdtes på stb.s side. Kort efter opdagedes fejltagelsen. Roret lagdes straks hårdt stb., og motoren blev stoppet og kort efter kastet fuld-kraft bak; men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 19⁰⁰ kom N. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

302. Ff. NORDSØEN af Østerby, Læsø, 17 B. R.T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til Østerby, Læsø.

Kollideret d. $13/7$ 51 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $21/7$ 51.

Se nr. 239.

303. M/S NORDVEST af København, 4800 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

Kollideret d. $28/7$ 51 i Rotterdam.

Søforhør i København $23/11$ 51.

Kl. 18^{00} afsejlede N., der havde lods om bord og assisteredes af 2 slæbebåde, fra Maas-haven. Da skibet med ringe fart og stoppet maskine sejlede ud i floden, sås 6 str. om bb. og i en afstand af 250—300 m en slæbebåd, der slæbte en lægter — »Daventria« af Rotterdam. Fra N. afgaves 1 kort tone med fløjten. Fra slæbebåden hørtes 2 korte toner. N. afgav atter 1 kort tone, hvorefter slæbebåden afgav 1 kort tone og begyndte at trække lægteren stb. over. Her- under brækkede slæbetrossen, og lægteren fortsatte ud i sejlløbet. N.s motor kastedes straks fuld kraft bak og begge ankre blev sat, men umiddelbart efter tørnede N. med stævnen imod D., som blev læk. N. fik to plader i boven lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

304. SM. NUDDE af København, 100 B. R. T. Bygget 1884 af eg, ask og pitchpine.

a) På rejse fra Stralsund til Bandholm med kaligødning.

Grundstødt d. $29/3$ 51 ved Fejø.

Strandingsindberetning dat. $29/3$ 51. Søforklaring i Maribo d. $30/3$ 51.

Kl. ca. 07^{30} , da N. befandt sig ca. $1/2$ sm. N. for Vesterby havn på Fejø, gik føreren under dæk efter at have overladt roret til ungmanden med ordre om at styre S. t. Ø. Kort efter sås en rød prik forude om bb., og kursen ændredes ned mod denne. Da føreren atter kom på dækket, så han, at skibet var for nær land; roret blev lagt hårdt stb., men i det samme tog skibet grun- den ved Avernakke og blev stående. Kl. ca. 17^{00} kom N. flot ved fremmed hjælp.

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

b) På rejse fra København til Aarhus med kopra.

Motorhavari d. $7/6$ 51 i Sundet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Aarhus den $20/6$ 51.

Kl. 23^{45} , da N. under en svag SØ-lig brise befandt sig ca. 3 sm. ØSØ. for Nakkehoved, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at en plejlstang til skylleluftpumpen var bøjet og et stempel i luftpumpen knækket. Der sattes sejl, og det forsøgtes at sejle ind til Helsingør, men N. blev af strømmen sat over mod den svenske kyst, og der tilkaldtes derfor en slæbebåd, der slæbte N. ind til Helsingør for reparation.

c) På rejse fra Stralsund til Grenaa med kali.

Kollideret d. $13/12$ 51 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $15/12$ 51. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $22/12$ 51.

Kl. ca. 01^{00} , da N. under en jævn V-lig brise befandt sig ca. 1,2 sm. SV. af lystønden på $55^{\circ}30'6''$ N. $10^{\circ}52'5''$ Ø., sås i en afstand af ca. 2 m foran for stævnen et skib, der lå vinkelret på N.s kurs. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede N. med stævnen mod det andet skib, der senere viste sig at være SM. »Oline« af Svendborg. O. begyndte straks at synke, og besætningen — 2 mand — reddedes om bord i N.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 00^{50} passerede tæt V. om lystønden på $55^{\circ}30'6''$ N. $10^{\circ}52'5''$ Ø. Der styredes S. $1/2$ V., og farten var ca. 7 knob. Kl. ca. 00^{55} sås ca. 3 str. om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være N. N. syntes at trække lidt agterefter. Noget senere, da der syntes fare for sammenstød, drejedes O. hårdt stb. over; men umiddelbart efter, kl. ca. 01^{10} , skete kollisionen som ovenfor anført. Kort efter sank O. på $55^{\circ}28'7''$ N. $10^{\circ}51'$ Ø. Skibet er senere blevet hævet.

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

305. SM. ODIN af Rønne, 129 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Stettin til Sikeå med kul.

Grundstødt d. $14/6$ 51 ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring i Haderslev d. $3/7$ 51.

Kl. 14^{40} passerede O., der havde lods om bord, den hvide stage ved Björkshäv. Ved en fejltagelse gav lods en skibe bb.s ror. Umiddelbart efter, da fejlen opdagedes, kastedes motoren fuld kraft bak, men i det samme tog O. grunden og blev stående. Kl. 20^{45} kom skibet flot ved hjælp af en bugserbåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

306. B/B ODIN af København, 91 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

Kæntret og sunket d. $5/10$ 51 i Sundet.

Søforhør i København d. $9/10$ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $10/10$ 51.

Kl. 08^{40} begyndte O., der skulle assistere ved flottagning af M/S »Oslofjord« af Oslo, der var grundstødt tæt ved den røde 2-kost på SØ-siden af Stubben, at slæbe agterefter på »Oslo-

fjord«s stb.s bov i en ca. 25 favne lang wire fra »Oslofjord«s forreste bb.s klyds. 3 andre slæbe-både slæbte tværs ud om bb. fra »Oslofjord«s agterstævn. Efter at O. havde trukket skråt agter-efter på »Oslofjord«s stb.s bov i nogen tid, hvorunder »Oslofjord«s motorer gik for fuld kraft bak, fik slæbebåden kl. ca. 08⁵⁵ ordre til at trække tværs ud fra »Oslofjord«s bb.s bov. Kl. ca. 09⁰⁰, da O. lå i „Oslofjord“s længderetning, blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret halv kraft frem. Kl. 09⁰² begyndte »Oslofjord« at glide langsomt af grunden agterover. Kl. 09⁰³, da O. befandt sig på bb.s side af »Oslofjord« med slæbewiren visende ca. 45° ud fra »Oslofjord«s bb.s bov forefter og 1—2 streger ud fra O.s bb.s låring, blev »Oslofjord«s motorer stoppet. Samtidig opstod et kraftigt træk i slæbewiren, hvorved O. mistede manøvrevenen og faldt tværs. O. krængede nu hårdt bb. over, maskinen stoppedes, og det forsøgtes at udløse slippemekanismen fra styrehuset og dækket, men inden dette var lykkedes, kæntrade O. og sank tæt N. for den røde 2-kost på SØ.-siden af Stubben. Det lykkedes besætningen — 4 mand — at komme klar af O., hvorefter de pågældende blev optaget af en tililende motorbåd. O. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til kæntringen fremgår af det ovenfor anførte.

307. M/S OLAV BAKKE af Haugesund, 5870 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ³/₄ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ⁴/₄ 51.

Kl. 21²⁵, da O. B. lå i frihavnen og lossede bomuldsballer fra forkanten af mellemdæk nr. 2, forskubbedes et lugedæksel på en mellemdæksluget under ophivning af et slæng baller, og en havnearbejder, der under arbejdet med at støtte slænget samtidig trådte op på dækslet, faldt sammen med dette ned i underlasten, et fald på ca. 5 m. Den pågældende, der pådrog sig forskellige læsioner, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

308. SM. OLINE af Svendborg, 35 B. R. T. Bygget 1878 af eg. På rejse fra Horten til Svendborg i ballast.

Kollideret d. ¹³/₁₂ 51 i Storebælt; *sunket*.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. ¹⁵/₁₂ 51. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. ²²/₁₂ 51.

Se nr. 304 c.

309. Ff. OMEGA af Løkken, 4 B. R. T. Bygget 1919.

Kollideret d. ²⁸/₇ 51 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. ¹²/₇ 51.

Se nr. 16.

310. Ff. OMEGA af Skagen, 12 B. R. T.

Kollideret d. ²⁸/₇ 51 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. ⁶/₈ 51.

Se nr. 297.

311. S/S OREGON af København, 7170 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Casablanca til Hamburg med foderstoffer.

En mand faldet over bord og druknet d. ²⁷/₁ 51 i Biscayabugten.

Søforhør i Aarhus d. ⁷/₂ 51.

Kl. 16⁵⁰, da O. lå underdrejet for en NV.-lig storm med svære hagl- og regnbyger ca. 120 sm. N. t. Ø. for Kap Finisterre, tog skibet en sø over agterskibet, hvorved 2 mand af besætninger, blev skyllet over bord. Der blev straks kastet 3 redningskranse ud til de overbordfaldne, af hvilke den ene sås ca. 4 streger agten for tværs om stb. i en afstand af ca. 100 m. Roret lagdes stb., og skibet manøvreredes hen til den pågældende, der kl. 17¹⁰ blev bjerget om bord ved hjælp af en redningskrans med line. Den anden overbordfaldne, fyrbøder Erik Kristoffer Kristiansen, der forsvandt umiddelbart efter, at han var faldet over bord, eftersøgtes forgæves til mørkets frembrud.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

312. S/S OYRNAFJALL af Thorshavn, 2803 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

Påsejlet d. ¹⁹/₅ 51 i Dublin havn.

Søforklaring i Dublin d. ²²/₅ 51.

Se nr. 209.

313. M/S PANAMA af København, 9013 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde d. ⁹/₃ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ⁹/₃ 51. Politirapport dat. ⁹/₃ 51.

Kl. 08⁰⁰, medens P. lå fortojet ved midtermolen i Frihavnen og lastede stykgods, skulle en

længe, der var hevet op af bb.s svingkran, fires ned på 4-lugen. Herunder kom længen i svingning og ramte en havnearbejder, der stod på lugen i nærheden af en åben lugesektion, og den pågældende styrtede ca. 10 m ned i lastrummet og blev alvorligt kvæstet. Han blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

314. Ff. PANSY af Esbjerg, 31 B. R. T. Bygget 1940 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Frederikshavn.

Grundstødt d. $\frac{9}{1}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{10}{1}$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{9}{7}$ 51.

Kl. ca. 00⁰⁰, da P. under en let ØSØ.-lig brise med snebyger og stærk N.-gående strøm befandt sig ved Læsø Rende fyrskib, blev snetykningen meget tæt, og fartøjet stoppede. Ca. $\frac{1}{2}$ timere senere forbedredes sigtbarheden noget, og sejladsen fortsattes med moderat fart, idet der styredes mod lys- og fløjtetønden på 57°25'3 N. 10°36'0 Ø. Dette sømærke kom til syne i ca. 4 sm.s afstand. Ved den nævnte tønede ændredes kursen, så Frederikshavns røde havnefyrl holdtes overet forude. Straks efter blev snetykningen tættere, men P. fortsatte på kursen, idet farten efterhånden formindskedes. Efter nogle få minutters forløb tog fartøjet grunden på Brune-rev ca. 500 m NØ. for Frederikshavns havn og blev stående. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere kom P. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen mistede fartøjet roret, ligesom skrueakslen og skruebladene blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

315. Lystfartøj PARADOX, 8 B. R. T. Bygget 1904 af mahogni og eg. På rejse fra Grenaa havn.

Sunket d. $\frac{10}{8}$ 51 i Kattegat; 2 omkomne.

Søforhør i Grenaa d. $\frac{17}{3}$ 52, i København d. $\frac{12}{5}$ 52 og i Ebeltoft d. $\frac{24}{5}$ 52.

Om eftermiddagen, da P. under en hård V.-lig kuling befandt sig i farvandet mellem Djursland og Hjælm, sås fra et andet fartøj de ombordværende 2 mand gå i jollen og forlade P., der senere er fundet sunket 2—3 sm. SV. af Hjælm. I oktober måned blev P. hævet og indbragt til Aarhus. De ombordværende — Verner Marius Andreas Rasmussen og Per Hiul, begge af København — er senere fundet som lig ved Sveriges V.-kyst.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

316. S/S PARIS af København, 2360 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Philadelphia til Havana med stykgods.

Grundstødt d. $\frac{28}{6}$ 51 ved Nordamerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i Havana d. $\frac{3}{7}$ 51. Søforhør i København d. $\frac{22}{12}$ 51.

Kl. 08⁰⁵ havde P. Miami Beach lystønde tværs om stb. i en afstand af 0,5 sm. Der styredes rv. 183°. Ekkoloddet holdtes gående og viste 10—12 m vand. Kl. 08³⁵ tog skibet grunden og blev stående. Kap Florida pejledes i rv. 247°, og Miami Beach lystønde pejledes i rv. 3°. Kl. 14¹⁵ kom P. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

317. M/S PASCHOLL af Dordrecht, 257 B. R. T. På rejse fra Skoghall til Delfzijl med træ.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 51 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{11}$ 51.

Kl. 19¹⁵ grundstødte P. under en frisk SØ.-lig brise med stærk SV.-gående strøm og diset vejr på Hesselø SØ.-rev ca. 1 sm. fra land. D. $\frac{9}{11}$ kl. ca. 20⁰⁰ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dis.

318. SM. PAX af Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 af eg.

a) På rejse fra Herøya til Aarhus med salpeter.

Havareret d. $\frac{26}{9}$ 51 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{3}{10}$ 51.

Kl. 09¹⁵ passerede P. under en svag SØ.-lig brise Skagens Rev fyrskib. Kort efter opdagedes det, at stævnrørsflangen havde løsnet sig, og noget senere brækkede skrueakslen, hvorefter der søgtes ind til Skagen havn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

b) På rejse fra Menstad til Mommark med salpeter.

Motorhavari d. $\frac{1}{12}$ 51 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Sønderborg d. $\frac{18}{12}$ 51.

D. $\frac{30}{11}$ kl. 05⁰⁰ afsejlede P. fra Menstad. D. $\frac{1}{12}$ kl. ca. 09³⁰, da skibet under en NV.-lig storm befandt sig i Skagerrak, gik motoren i stå, og der fortsattes for sejl alene mod Skagen, hvortil P. ankom d. $\frac{3}{12}$ kl. 09⁰⁰.

319. M/B PEARL af København. Bygget 1951. På lystsejlad i Sundet.

Kollideret d. $\frac{3}{6}$ 51 i Sundet.

Politirapport dat. $\frac{3}{6}$ 51.

Kl. ca. 16³⁰, da P. med en fart af 22—23 knob fra SØ.-lig retning nærmede sig en badebro ved Sletten, skulle der drejes stb. for at gå klar af brohovedet. Herunder opdagedes det, at båden ikke lystrede roret. Det forsøgtes at sætte motoren i bakgear, men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen mod stb.s side af M/B »Surf III«, der lå fortøjet ved enden af broen. Ved kollisionen blev S. III.s stb.s side knust, og båden sank. En person, der opholdt sig i S. III., blev kastet mod bådens vindspejl og fik forskellige kvæstelser, hvorefter den pågældende i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Af den af S. III.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj den pågældende dag lå fortøjet for enden af badebroen ud for hotel Gylfe, sås P. nærme sig med stor fart, og umiddelbart efter skete Kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes P.s førers manglende kendskab til bådens manøvreevne.

320. Stf. PETER af Aabenraa. På stenfiskeri i Lillebælt.

Motorhavari, grundstødt d. $\frac{3}{1}$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Aabenraa d. $\frac{29}{1}$ 51.

Kl. 10³⁰ ankom P. til Hestekoen, hvor fartøjet skulle opankres, inden stenfiskeriet påbegyndtes. Da skruen før ankringen skulle omstyres til bak, viste det sig, at omstyringen havde sat sig fast, og fartøjet tog grunden på den Ø.-lige side af Hestekoen og blev stående. En undersøgelse viste, at en knækket split var kommet i klemme mellem et sæt koniske tandhjul i omstyringen. D. $\frac{6}{1}$ kom P. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen var P. blevet læk.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

321. M/S PETER MÆRSK af København, 6566 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra New York til Newport News.

Kollideret d. $\frac{1}{2}$ 51 ved Amerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i San Francisco d. $\frac{19}{2}$ 51.

Kl. 08⁵⁸ passeredes Chesapeake fyrskib tæt om bb., hvorefter der styredes 263° efter gyro-skopkompasset mod bøjen »Fl. W. 2.«. Da det var tæt tåge, blev der afgivet forskriftsmæssigt tågesignal, og skibets radaranlæg var i funktion. Efter at der nogle gange om bb. var hørt 1 lang tone efter fulgt af 2 korte toner, og der samtidig på radarskærmen sås to fartøjer tværs om bb. i en afstand af ca. 2 sm., beordredes motoren, der gik halv kraft frem, kl. 09⁰⁶ langsomt frem og umiddelbart efter meget langsomt frem. Det antoges, at fartøjerne styrede en NV.-lig kurs, og at de ville passere agten om P. M. Kl. ca. 09³⁰ kunne fartøjerne ikke mere ses på skærmen, og det antoges, at de var gået agten om skibet. Kl. 09³⁴ sås et fartøj tæt forude ca. 2 streger om stb. og umiddelbart efter et andet fartøj forude om bb. under bugsering af førstnævnte. Roret beordredes hårdt stb. og motoren fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet 3 korte toner med sirenen, men straks efter tørnede P. M. mod slæbetrossen, der sprængtes, hvorefter det slæbte fartøj, der viste sig at være fiskefartøj »Irma Pauline«, faldt langs bb.s side af P. M., hvis motor stoppedes. I. P., der tilsyneladende ikke var blevet beskadiget ved kollisionen, blev kl. 09⁴⁸ taget på slæb af bugserfartøjet, Coast Guard Cutter »Marion«. Kl. 09⁵² beordredes P. M.s motor langsomt frem, og rejsen fortsattes.

Anm. Søforklaring fra I. P. foreligger ikke.

322. Ff. PETER VENØ af Esbjerg, 85 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til Nyborg i ballast.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{13}{10}$ 51 i Nordsøen.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. $\frac{11}{10}$, $\frac{14}{10}$ og $\frac{29}{10}$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $\frac{29}{10}$ 51. Forlisansmeldelse dat. Esbjerg d. $\frac{10}{1}$ 52.

Kl. 18³⁰ passerede P. V., der slæbtes af Ff. »Stomine« af Kolding, under en let ØSØ.-lig brise med N.-gående strøm lystønden Søren Bovbjergs Dyb W., hvorefter der styredes N. $\frac{1}{2}$ Ø. Kl. 20²⁰ opdagedes det, at motorrummet var vandfyldt, og at der var ca. 1 m vand i lastrummet. Da vandet trods lænsning med skibets pumper steg stærkt, tilkaldtes S., hvorefter besætningen — 2 mand — gik fra borde. Det forsøgtes at slæbe P. V. til Hvide Sande, men kl. 21³⁰ sank skibet ca. 12 sm. NØ. for Slugen N. lys- og fløjtetønde.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes enten, at fartøjet har rørt bunden eller, at det har arbejdet sig læk i søen.

323. S/S PHØNIX af Esbjerg, 897 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Lübeck til Esbjerg i ballast.

Kollideret d. $\frac{13}{1}$ 51 i Kielerkanalen; *grundstødt*.

Søforhør i Esbjerg d. $\frac{22}{1}$ 51.

Kl. ca. 05⁰⁰, da P., der førte forskriftsmæssige lanterner og havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig i sin stb.s side af kanalen tæt Ø. for 53 km-

mærket, sås forude bb.s sidelanterne fra en modgående damper, der senere viste sig at være S/S »Puck« af Gdynia. Straks efter blev »Phønix« suget ind mod den N.-lige kanalbred, og der blev givet bb.s ror. Da »Puck«s stb.s sidelanterne derefter kom i sigte, blev roret lagt hårdt stb., og da »Puck« fortsat viste grønt lys, blev maskinen beordret fuld kraft frem og roret lagt hårdt bb. Samtidig hørtes det, at »Puck« afgav 3 korte toner med dampfløjten. Kl. 05⁰⁹ passerede skibene hinanden med deres stb.s sider mod hinanden, hvorunder skibenes agterender berørte hinanden. »Phønix«s maskine blev beordret fuld kraft bak; men umiddelbart efter tog »Phønix« grunden ved kanalens S.-lige bred. Kort efter kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Søforklaring fra »Puck« foreligger ikke.

324. SM. PIONER af Bandholm, 104 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Stralsund til Assens med kali.

Rørt grunden d. $\frac{4}{4}$ 51 i Storebælt; sat på grund d. $\frac{5}{4}$ 51 ved Fyns S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{7}{4}$ 51.

Kl. ca. 22⁰⁰ befandt P. sig ved Smørstakkeløbet. Det blæste en frisk SSV.-lig brise, sigtbarheden var dårlig. Et lodskud viste over 10 m vand. Kort efter, at P. var drejet ind i løbet, tog skibet grunden, men gled straks af igen, hvorefter rejsen fortsattes. Under sejladsen konstateredes det, at skibet trak vand, og da P. d. $\frac{5}{4}$ kl. 00³⁰ befandt sig ud for Lehnkov Pynt, kunne det ikke holdes læns ved pumperne, hvorfor det kl. ca. 01¹⁰ sattes på grund ved Dødmanden. Kl. ca. 09⁰⁰ kom skibet flot efter, at ca. 40 tons af ladningen var lægtret.

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

325. S/S PLUTO af København, 162 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Aarhus til Nyborg med lægter på slæb.

Grundstødt d. $\frac{12}{9}$ 51 ved Fyns N.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{26}{9}$ 51.

Kl. 03⁰⁰ passerede P. lys- og klokketønden på 55°45'4 N. 10°29'8 Ø., og kursen sattes mod lysspirtønden på 55°39'1 N. 10°31'7 Ø. Kl. 04⁰⁰, da distancen til lysspirtønden var udløbet, uden at denne var kommet i sigte, ændredes kursen mod lys- og klokketønden »Lillegrund N.«. Kl. 04³⁰, da det var blevet tåget, ankredes skibet op. Kl. 06³⁰ var sigtbarheden blevet noget bedre, og rejsen fortsattes med ekkoloddet gående. Kl. 07⁰⁵ tog P. grunden på V.-siden af Lillegrund og blev stående. Kl. 11⁴⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

326. SM. POLARSTERN af Hamburg, 79 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Rudkøbing med foderstoffer.

Grundstødt d. $\frac{29}{5}$ 51 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{5}$ 51.

Kl. 17³⁰ grundstødte P. ved Iholm. Skibet kom senere flot, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorskade.

327. M/S PORTLAND af Aalborg, 1105 B. R. T. Bygget 1951 af stål.

Tørnet tømmersflåde d. $\frac{17}{12}$ 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{9}{1}$ 52.

Kl. 08¹⁵ lettede P., der havde lods om bord, fra ankerplads i Københavns yderhavn. Det var tåge, farten var meget langsom. Kl. 08²⁸ sås estakaderne ved flådens leje forude. Motoren beordredes fuld kraft bak, og bb.s anker blev stukket i bund. Kl. 08²⁹ tørnede P. med stævnen ganske let mod en rambukpram, hvorved prammen og løbebroen blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge.

328. SM. PRINSESSAN af Rauma, 262 B. R. T. Bygget 1920. På rejse fra Rauma til Sønderborg med træ.

Grundstødt d. $\frac{30}{4}$ 51 ved Bornholms NØ.-kyst; forlist.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{5}$ 51.

Kl. 22³⁰ grundstødte P. under en frisk NØ.-lig brise med tæt tåge ca. 200 m N. for Tejn havn. Skibet er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

329. Ff. PUK af Frederikshavn, 25 B. R. T. Bygget 1918 af eg.

Kollideret d. $\frac{1}{9}$ 51 i Frederikshavns navn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{29}{10}$ 51.

Da P. på vej fra isværket til toldbodbassinet sejlede i stb.s side af Østre Inderhavn langs kulkajen med motoren gående halv kraft frem og netop havde passeret et skib, der lå fortojset ved enden af kulkajen, sås om bb. i en afstand af 10—15 favne en robåd, der styrede tværs

på P.s kurs. Der holdtes mere stb. over, men da robåden tilsyneladende holdt sin kurs, og en kollision syntes uundgåelig, blev motoren kastet fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede P. mod robåden, der blev knust.

Af den af ejeren af robåden afgivne forklaring fremgår, at han, da P. sås komme rundt om kulkajen med stor fart i en afstand af 8—10 favne, og der syntes fare for en kollision, roede kraftigere for at komme foran om P.; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at hovedårsagen til kollisionen er, at robåden undlod at holde tilbage.

330. M/S REGINE af Vedbæk, 150 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Stettin til København med kul.

Grundstødt d. $\frac{4}{8}$ 51 ved Polens N.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{10}{1}$ 52.

Da R. havde passeret Swinemünde, styredes N.-på med Starckenkorst røde ledelys overet agter. Lidt senere, da det grønne gruppefyrtårn på bølgebryderen havdes tværs om stb., ændredes kurs til bb., hvorefter det røde fyrtårn på enden af bølgebryderen holdtes ca. 5° om stb., men umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. $\frac{5}{8}$ kl. 13³⁰ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden lagde roret stb. for at modvirke en tilsyneladende drejning af skibet til bb.

331. SM. REINER af Hamburg, 84 B. R. T. Bygget 1902. På rejse fra Hamburg til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{2}{3}$ 51 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{3}{3}$ 51. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{6}{3}$ 51.

Kl. 17³⁰ passerede R. under en jævn Ø.-lig brise med S.-gående strøm lystønden på 55°40' N. 10°10' Ø., hvorefter der styredes Ø. t. S. Farten antoges at være ca. 4 knob. Kl. 19³⁰ ændredes kursen til ØSØ. Kl. 20⁰⁰ sås land om stb. Skruen blev straks koblet fra, og et lodskud viste 1½ favne. Skruen blev atter koblet til og roret lagt bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Agernæs Sand og blev stående. D. $\frac{4}{3}$ kl. 19⁴⁰ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

332. SM. RENTALA af Aarhus, 169 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Kolding til København med brunkul.

Grundstødt d. $\frac{14}{12}$ 51 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $\frac{18}{1}$ 52.

Kl. 13³⁰ passerede R. under en jævn SV.-lig brise med diset vejr Lillebæltsbroen. Kl. 13⁵⁷ havde R. på en N.-lig kurs Strib fyr tværs om stb., hvorefter der styredes en NØ.-lig kurs mod Fredericia. Umiddelbart efter opdagedes det, at skibet fortsatte ind mod land. Roret blev lagt bb., men straks efter tog R. grunden med agterskibet på Strib Hage og blev stående. D. $\frac{15}{12}$ kom skibet flot ved egen hjælp, efter at 35—40 tons kul var kastet over bord, og ca. 25 tons var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at R. holdt for tæt til land under passagen af Strib Hage.

333. S/S RINGÅS af Oslo, 1412 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Herøen til Vejle med salpeter.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{1}{12}$ 51 i farvandet N. for Fyn.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{8}{12}$ 51.

Kl. 05⁰⁰, da R. under en stiv V.-lig kuling befandt sig ca. 3¾ sm. 310° af Vesborg fyr, mærkedes to stød i skibet, hvorefter maskinen stoppede. Pejlinger viste, at skibet var tæt.

Anm. Ministeriet må antage, at R. har tørnet en drivende genstand eller en lysspirtønde.

334. SM. RITA af Hasle, 91 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Hasle til Aarhus med sten.

Grundstødt d. $\frac{28}{1}$ 51 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Hundested d. $\frac{30}{1}$ 51.

Kl. 00⁰⁰ passeredes Lappegrund fyrskib. Loggen viste 0, og der styredes mv. NV. $\frac{3}{4}$ V., deviation + $\frac{1}{4}$ str., ÷ $\frac{1}{2}$ str. N.-lig afdrift, dv.st.kurs NV. t. V. kl. 01⁴⁰, log 12, pejledes Svinbåden fyrskib i dv. Ø. $\frac{1}{2}$ S. og Kattegat S. fyrskib i dv. NNV. Kursen ændredes til mv. V. $\frac{1}{4}$ S. med samme deviation og afdrift, dv.st.kurs V. $\frac{1}{2}$ S. Kl. ca. 03⁰⁰ sås Hesselø fyr ca. $\frac{1}{2}$ str. om stb., og kursen sattes da til mv. VSV., misvisning ÷ 4°, deviation + $\frac{1}{4}$ str., dv. st. kurs VSV., for at gå S. om lys- og fløjteønden på 56°09' N. 11°45' Ø. Kort efter skjulte

en snebygge fyret, og farten mindskedes lidt. Kl. 03⁵⁰ tog R. imidlertid grunden på Hesselø SØ.-Rev og blev stående. Kl. ca. 13⁰⁰ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

335. SM. RITA af Hamburgsund, 80 B. R. T. På rejse fra Menstad til Kalundborg med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{5}{6}$ 51 ved Sjællands V.-kyst.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{7}{6}$ 51.

Kl. 03⁰⁰ passerede R. Kattegat W. fyrskib. Kl. 06¹⁵ tog skibet grunden i stille vejr med N.-gående strøm på Røsnæs Rev og blev stående. Kl. 13⁴⁵ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Røsnæs Puller fyr forveksledes med lysspirtønden pkt. 20 i rute 28 (55°45'2 N. 10°48'3 Ø.).

336. Ff. RITA af Egholm, 5 B. R. T.

Kollideret d. $\frac{17}{8}$ 51 i Smaalandsfarvandet.

Søforhør i Maribo d. $\frac{21}{8}$ 51.

Se nr. 248.

337. S/S ROTA af Odense, 1328 B. R. T. Bygget 1923 af stål. På rejse fra Newcastle til Middlesbrough med stykgods og kul.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 51 ved Englands Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $\frac{24}{1}$ 51.

D. $\frac{4}{1}$ kl. 23⁰⁰, da R. passerede Tynemouth Pier, viste det røde decometer G. 21.60 og det violette decometer G. 73.50. Det blæste en let S.-lig brise. Der styredes rv. S. 76° Ø., indtil det røde decometer kl. 23¹⁶ viste G. 22.50, hvorefter der styredes rv. S. 25° Ø., således at decometret konstant viste G. 22.50. D. $\frac{5}{1}$ kl. 01⁰⁰, da det røde decometer viste G. 22.60, og det violette decometer viste G. 68.00, var The Heugh fyr om stb. i en afstand 2,3 sm., hvorefter der styredes S.-på med det violette decometer visende konstant G. 68.00. Kl. 01¹⁰ styredes rv. S. 1° V., kl. 01¹⁵ ændredes kurs til rv. S. 13° V., og fra kl. 01¹⁸ styredes rv. S. 16° V. Kl. 01²⁵, da vejret blev diset, og da Fairway lystønde ikke sås, beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, halv kraft frem. Kl. 01²⁷, da der sås lys fra land ret forude, beordredes maskinen langsomt frem og kl. 01²⁸ stop. Kl. 01³⁰ beordredes maskinen fuld kraft bak, og samtidig tog R. grunden på West Scar Rev og blev stående. Det røde decometer viste G. 21.60 og det violette G. 67.80. Kl. 12³⁵ kom skibet flot ved egen hjælp. Ved senere doksætning viste det sig, at bunden havde fået nogle indtryk midtskibs, og at slingrekølene samt skruen var beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes undladelse af at kontrollere sejladsen ved andre navigeringsmidler end Decca, der af ukendt årsag må antages at have vist forkert.

338. SM. RUTH af Odden havn, 37 B. R. T. Bygget 1893 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Vejle til Bandholm med sukkerroer.

Motorhavari d. $\frac{23}{1}$ 51 i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{2}{2}$ 51.

Kl. 16⁴⁵, da R. under en frisk SØ.-lig brise med regndis befandt sig mellem Æbelø og Fyns Hoved med motoren gående fuld kraft frem, løb forreste krumtapleje varmt. Motoren blev sat på langsomt frem, og der blev tilført lejet ekstra smøreolie, men det varmede stadig. Kl. ca. 17⁰⁰ blev motoren stoppet, og R. gik for sejl alene til Kolby Kaas for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at smørekanalen til det omhandlede leje var forstoppet.

339. S/S SAGA af Aarhus, 928 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Antwerpen til Aabenraa.

Kollideret d. $\frac{9}{1}$ 51 i Kielerkanalen.

Søforhør i Aabenraa d. $\frac{12}{1}$ 51.

Kl. 16⁴⁵ afsejlede S., der havde lods og kanalstyrer om bord, fra slusen ved Brünsbüttel. Kl. 17⁵⁹, kort før S. skulle passere vigepladsen ved Deichersdisch, hvor en del V.-gående skibe afventede passage af Ø.-gående skibe, mindskedes farten til halv kraft, og kl. 18⁰⁸ mindskedes farten til langsomt frem. Det bageste af de V.-gående skibe, der senere viste sig at være hollandsk M/S »Monica«, som hidtil havde styret parallelt med kanalens længderetning, således at den røde sidelanterne sås, drejede nu ned mod S., visende begge sidelanterner. Fra S. blev efter lodsens anvisninger afgivet forskellige signaler med dampfløjten, og roret lagdes hårdt stb., men lidt senere tørnede M., der nu var under drejning til stb., med sin agterstævn med S.s forskib. S. led tilsyneladende ingen skade.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

340. Ff. SALTAIRE af Vaag, 101 B. R. T. Bygget 1883 af eg. På fiskeri i Davis-Strædet.

Grundstødt d. $\frac{2}{8}$ 51 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Meddelelse fra statens skibstilsyn dat. $\frac{15}{11}$ 51. Søforklaring og søforhør i Vaag d. $\frac{6}{2}$ 52.

Kl. 19⁰⁰, da King of Sal pejledes i mv. S. $\frac{1}{2}$ V. og Agpamiut i mv. Ø. t. S., begyndte S., der gik for halv kraft, at udlægge liner i SØ.-lig retning. Dybden var ca. 40 fv. Kl. 19³⁰ aftog dybden pludselig. Motoren blev kastet fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tog fartøjet grunden på 65°35' N. 53°15' V. og blev stående. D. $\frac{3}{8}$ kl. ca. 19⁰⁰ blev S. bragt flot ved hjælp af en tilkaldt bjergningsdamper, som den $\frac{4}{8}$ kl. ca. 11⁰⁰ bragte fartøjet ind til Holsteinsborg. En undersøgelse viste, at fartøjet var så beskadiget, at det måtte kondemneres.

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

341. Ff. SALTNES af Saltangeraa, 78 B. R. T. Bygget 1876 af eg. På rejse fra Thorshavn til Hundested i ballast.

Sprunget læk og forlist d. $\frac{24}{2}$ 51 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{5}{3}$ 51.

Kl. 02³⁰, da S. befandt sig S. for Sumburgh Head, opdagedes det, at skibet var sprunget læk. Da vandet trods stadig pumpning vedblev at stige, sattes kursen mod land. Kort tid efter stoppede motoren. Kl. 05⁰⁰ gik besætningen, der bestod af 5 mand, i redningsbåden, og kl. 06²⁰ sank S., hvorefter besætningen roede ind til Sumburgh Head.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til forliset.

342. Lystfartøj SEEADLER af Kiel. På rejse fra Rødby Havn til Nykøbing F.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 51 ved Lollands S.-kyst.

Politirapport dat. $\frac{16}{8}$ 51.

Kl. 05³⁰ grundstødte S. på Rødsand ca. 1 sm. Ø. for Hyllekrog fyr. Kl. 19⁰⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at S., der havde ligget opankret ca. 200 m fra grunden, var gået i drift med ankeret.

343. M/S SEEADLER af Hamburg, 71 B. R. T. På rejse fra Lübeck til København med råjern.

Grundstødt d. $\frac{16}{11}$ 51 i Bøgestrømmen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{26}{11}$ 51.

D. $\frac{16}{11}$ rørte S. i Bøgestrømmen en sten, hvorved skibet blev læk i bunden.

344. SM. SEINE af Ommel, 170 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Porsgrunn til København med karbid og siliciummangan.

Grundstødt d. $\frac{23}{3}$ 51 ved Læsø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{3}$ 51. Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{3}{4}$ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{12}{4}$ 51.

D. $\frac{22}{3}$ kl. 19³⁰ passerede S. fyrskibet »Skagens Rev« tæt om bb., log 92, hvorefter kursen sattes mod fyrskibet »Læsø N.« D. $\frac{23}{3}$ kl. 01¹⁰, da der efter loggen var udsejlet 28 sm., sås et lys, der antoges at være fyrblinket fra »Læsø N.«, ret forude, hvorefter motoren stoppedes, og der loddedes uden at få bund med 20 m lodline. Det blæste en frisk SSØ.-lig brise med N.-gående strøm og snetykning. Kl. ca. 02⁰⁰ fortsattes med langsom fart på kurs S. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. mv., idet der blev regnet med $\frac{1}{2}$ str. afdrift. Der loddedes jævnlige uden at få bund med 10—15 m line. Kl. ca. 02³⁰ sattes motoren på halv kraft frem. Kl. ca. 04⁰⁰ blev det tåge. Kl. ca. 05⁰⁰ tog S. grunden med langsom fart ca. 50—60 m V. for den røde stage med 1 kost på Stenkuderne Ø. for Læsø. D. $\frac{26}{3}$ kl. ca. 07⁰⁰ blev S. bragt flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 100 tons af ladningen var blevet lægtret.

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

345. S/S SELMA DAN af Esbjerg, 1512 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Mäntyluoht til Cardiff med træ.

Påsejlet d. $\frac{12}{2}$ 51 på Elben.

Søforklaring i Bristol d. $\frac{22}{2}$ 51.

Kl. 13⁴⁵, da S. D., der havde lods om bord, i tæt tåge lå opankret ved lysbøje nr. 11 på Elben, afgivende regelmæssigt tågesignal med klokken, hørtes et skib, der senere viste sig at være S/S »Suomen Neito« af Helsingfors, nærme sig agter ude. Fra S. D. afgaves advarsels-signal, bestående af 1 lang tone efterfulgt af 4 korte toner med damppebe, men umiddelbart efter tørnede S. N. med bb.s bov mod S. D.s stb.s låring, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra S. N. foreligger ikke.

346. Lægter SIF af København, 313 B. R. T. Bygget 1908 af jern.

Grundstødt d. $\frac{3}{12}$ 51 ved Sjællands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/_{12}$ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $11/_{1}$ 52. Søforhør i København d. $13/_{2}$ 52.

Kl. ca. 22³⁰, da S. under en VSV-lig storm med regn- og sludbyger og N.-gående strøm lå fortøjet langs bb.s side af et andet skib, der var ved at blive bragt flot af bjergningsdampere, sprængtes fortøjningerne, og lægteren begyndte at drive mod land. Begge ankre blev stukket i bund, men kunne ikke holde, og kort efter grundstødte S. på Sjællands Rev mellem fyret og båken. D. $4/_{12}$ kl. 02³⁰ blev besætningen — 3 mand — bjerget af redningsbåden fra Odden havn. D. $19/_{12}$ kl. 18⁰⁰ blev S. bragt flot af bjergningsdampere og slæbt til Kalundborg.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

347. M/S SKAGEN af Frederikshavn, 84 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Skagen til lodstjeneste.

Kollideret d. $21/_{5}$ 51 i Skagen havn. Søforklaring i Skagen d. $31/_{5}$ og d. $6/_{6}$ 51.

Se nr. 13.

348. Ff. SKALLINGEN af Esbjerg, 42 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads i Skagerrak.

Kollideret d. $10/_{1}$ 51 i Skagerrak.

Søforhør i Hjørring d. $13/_{1}$ 51.

Om morgenen, da S. i klart vejr befandt sig ca. 13 sm. NØ. t. N. $1/_{2}$ N. for Hirtshals, blev fartøjet indhentet og passeret af Ff. »Hallø« af Gråvarne. Da H. var ca. 400 m foran S., blev rorsmanden, der var alene på dækket, optaget af at lytte til radioen. Kort efter opdagedes H. tæt foran for S. Roret blev straks lagt hårdt bb., og skruen blev slået fra, men umiddelbart efter — kl. ca. 08⁴⁵ — tømmede S. med stævnen mod H.s agterstævn, der blev en del beskadiget. Efter kollisionen sejlede begge fartøjerne ind til Hirtshals havn.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da H. kl. ca. 08⁴⁵ i klart, stille vejr lå stille i færd med at udsætte sine fiskeredskaber, blev fartøjet påsejlet af S. som ovenfor anført.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ombord i S. ikke er blevet holdt behørig udvig.

Anm. 2. S.s rorsmand er d. $11/_{9}$ 51 ved Hjørring søret idømt en statskassen tilfaldende bøde af 150 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 84.

349. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905/48 af stål. På rejse fra Aalborg til Skive med salpeter.

Grundstødt d. $1/_{3}$ 51 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $5/_{3}$ 51. Søforklaring i Nørresundby d. $6/_{3}$ 51.

Kl. 21⁰⁰ passerede S., der havde lods om bord, under en svag SØ.-lig brise Grønning Øre i en afstand af ca. 200 m. Derefter styredes mv. SV. $3/_{4}$ V. Kl. 21¹² tog skibet grunden ved Lundø Hage og blev stående. D. $2/_{3}$ kl. 11³⁰ kom S. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vanskelighed ved at orientere sig i mørket.

350. SM. SKIBLADNER af Lohals, 67 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Aalborg til Køge med cement.

Kollideret d. $30/_{5}$ 51 i Sundet.

Søforklaring i Køge d. $31/_{5}$ 51.

Kl. ca. 00³⁰ passerede S. under roligt, sigtbart vejr Nordre Røse, hvorefter der styredes i den klare fyrvinkel i Drogden fyr. Ca. 10 minutter senere hørtes signal fra et dampskib, der senere viste sig at være tysk S/S »Hever«. S.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tømmede S. med stævnen imod bb.s side af H.s agterskib. Ved kollisionen led S. havari på forgrejere og stævn, medens H. tilsyneladende ikke tog skade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

351. Ff. SKIPAFLOSSUR af Sørvaag, 59 B. R. T. Bygget 1944 af eg.

a) På fiskeri i Godthaab Fjord.

Grundstødt d. $26/_{9}$ 51 ved Grønlands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Sørvaag d. $16/_{1}$ 52.

Kl. 20⁴⁵, da S. med motoren gående halv kraft frem var ved at anduve en ankerplads ved Jacobsholm, tog skibet grunden på et skær og blev stående. Ved grundstødningen blev S. læk, men kunne holdes læns med pumperne. D. $27/_{9}$ kl. 02¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp og sejlede ind til Godthaab for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skæret ikke var afsat i det af skibet benyttede søkort.

b) På rejse fra Godthaab til Tovkusak.

Motorhavari d. $30/_{9}$ 51 i Davisstrædet; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Sørvaaag d. $16/1$ 52.

Kl. 08⁰⁰, da S. befandt sig ved Agtorsuit-øen, smeltede motorens agterste krumtapleje, hvorefter der ankrede. Kl. 15⁰⁰ blev S. taget under bugsering af et andet fiskefartøj, og kl. 18¹⁵ ankom fartøjerne til Godthaab.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

352. Ff. SOLGLIMT af Kerteminde, 40 B. R. T. Bygget 1930 af eg og bøg. På rejse fra Oslo til Kerteminde.

Grundstødt d. $19/1$ 51 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. $24/1$ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $5/2$ 51.

Kl. 18¹⁵ afsejlede S. i let tåge fra Oslo. Motoren gik halv kraft frem. Efter at Ilgern fyrskip var passeret, ændredes kursen til SV. t. S. $1/2$ S. Da fartøjet efter bestikket skulle befinde sig i nærheden af Stejlen fyr, blev tågen meget tæt, og umiddelbart efter, kl. ca. 19⁴⁵, tog S. grunden og blev stående. D. $20/1$ kl. ca. 12³⁰ kom S. flot ved fremmed hjælp.

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

353. Ff. SONJA af Sæby, 12 B. R. T. Bygget 1921. På fiskeri i Kattegat.

Motorstop d. $30/8$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst; *grundstødt*.

Søforklaring i Sæby d. $6/9$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰, da S. under en frisk Ø.-lig brise befandt sig ca. $2\frac{1}{2}$ sm. S. for Sæby havn, gik motoren i stå, hvorpå ankret blev stukket i bund. Da ankret ikke kunne holde, og det ikke lykkedes at få motoren i gang, drev S. mod land og grundstødte kl. ca. 19³⁰ på 2. revle ca. 100 m fra land. Kort efter grundstødningen sprang fartøjet læk, og vandet trængte ind i motorrummet og lukafet. Der blev afgivet nødssignal, men da S. efterhånden fyldtes med vand, gik besætningen — 2 mand — kl. ca. 21³⁰ fra borde og vadede i land.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

354. SM. SPERA af Aarhus, 122 B. R. T. Bygget 1940 af stål.

a) På rejse fra Lübeck til København med råjern.

Grundstødt d. $3/7$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $3/7$ 51.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte S. under en SV.-lig brise med regn på Vestre-Sandhage ud for Avedøre. Kl. 18⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade. Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

b) *Kollideret* d. $27/10$ 51 på Oderfloden.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $6/11$ 51.

Se nr. 79.

355. Ff. STANLEY af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1925 af eg, bøg og fyr.

Påsejlet d. $25/6$ 51 i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $2/7$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $19/9$ 51.

Kl. ca. 01⁰⁰, da S. lå fortøjet ved den S.-lige tværmole mellem bassin 1 og 2 i fiskerihavnens forhavn, blev fartøjet påsejlet af trawler »Emeraude« af Grand Fort de Filipe, hvorved S. led en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

356. S/S ST. CROIX af København, 7170 B. R. T. Bygget 1942 af stål.

En mand af besætningen omkommet ved ulykkestilfælde d. $26/6$ i Madras havn.

Søforhør i Madras d. $26/6$ 51. Søforhør i København d. $26/9$ 51.

Kl. ca. 00³⁰, medens S. C. lå fortøjet i Madras, styrtede kok Tage Kjærsgaard Andersen, der var på vej om bord og ville træde fra landgangen over på lønningen, ned på kajen. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet, hvor lægerne konstaterede kraniebrud. Kl. 02³⁵ afgik den tilskadede ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende er snublet på landgangen.

357. S/P STENBJØRN af København, 516 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra København.

Kollideret den $13/1$ 51 i Sundet.

Søforhør i København d. $22/1$ 51.

Se nr. 259 a.

358. SM. STIG af Oscarshamn, 229 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Wismar til Oscarshamn med kalisalt.

Brand om bord d. $3/2$ 51 i Østersøen; *forlist* d. $4/2$ 51.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{2}$ 51. Søforklaring og søforhør i Stege d. $\frac{6}{2}$ 51.
 D. $\frac{3}{2}$ kl. ca. 08³⁰, da S. under en frisk SØ.-lig brise med hård sø befandt sig i nærheden af bølge 2 i rute 32 (54°46'6 N. 12°42'0 Ø.), opdagedes det, at der var ild i bb.s lukaf. Ilden blev bekæmpet med vand og skumslukkere, men bredte sig stadig, hvorfor der holdtes ned mod Møn, og nødsignal blev sat. Der ankredes tæt under land ud for Nordfeld, og kl. ca. 16⁰⁰ gik 3 mand af besætningen i land i skibets båd for at tilkalde hjælp. Senere blev den øvrige besætning — 4 mand — bjærget af redningsbåden fra Klintholm. D. $\frac{4}{2}$ kl. 09¹⁵ skete der en eksplosion agterude, og umiddelbart efter sank S.

359. M/S STINA af Brake (Vesttyskland), 146 B. R. T. På rejse fra Tuborg havn til Brake i ballast.

Grundstødt d. $\frac{28}{4}$ 51 ved Vejrø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{4}$ 51.

Kl. 03²⁰ grundstødte S. under en jævn N.-lig brise 500 m NNØ. for Vejrø fyr. Kl. 15¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorskade.

360. S/S STINA DAN af Esbjerg, 2370 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{10}{7}$ 51 i Mäntyluoto havn.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{14}{3}$ 52.

Kl. ca. 14¹⁵ blev matros Henning August Koefoed af Neksø, der netop havde smurt skibets stb.s 2-spil, som benyttedes ved losning af fosfat, grebet af spilkoppen og slynget rundt, hvorved han slog bagehovedet mod en af spillets smørekopper. Spilmanden — en lokal havnearbejder — standsede straks spillet, men få minutter efter afgik den tilskadekomne ved døden.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

361. M/B STORMY af Hellerup, 3 B. R. T.

Forlist d. $\frac{11}{8}$ 51 ved Sveriges V.-kyst.

Forlisanmeldelse dat. København d. $\frac{16}{8}$ 51.

D. $\frac{11}{8}$ 51 forliste fartøjet i Lumskebugten pr. Skabberev, Landskrona.

362. Ff. STORNOWAY af Esbjerg, 61 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg.

a) *Kollideret* d. $\frac{7}{9}$ 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{22}{11}$ 51.

Se nr. 233.

b) På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $\frac{21}{10}$ 51 ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{7}{1}$ 52.

Kl. ca. 06³⁰ grundstødte fartøjet i roligt vejr ved Graadyb Barres S.-lige del. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen sprang S. læk.

363. Lystfartøj STOUT af Rungsted, 6 B. R. T. Bygget 1921 af eg på jern. På lystsejlad i Kattegat.

Føreren forsvundet, strandet d. $\frac{12}{8}$ 51 ved Sveriges V.-kyst.

Rapport fra det kgl. danske vicekonsulat i Halmstad dat. $\frac{13}{8}$ 51.

Kl. ca. 10⁰⁰ fandtes S. strandet ved Påarp, Trønninge. Fartøjet var ubemandet, og jollen savnedes. Den sidste indførsel i fartøjets dagbog var dateret d. $\frac{10}{8}$ kl. 15⁰⁰. Der blev radiotelegrafisk udsendt opfordring til søfarende om at holde udkig efter fartøjets jolle og fører, ligesom der blev iværksat eftersøgning fra luften, og kl. 19³⁰ fandtes jollen ca. 20 sm. V. af Hammerskår. Jollen var tom og blev bragt ind til Klippan ved Gøteborg.

Anm. Ministeriet må antage, at S.s fører — Ebbe Hamerik af Rungsted — der var alene om bord, er faldet over bord og druknet.

364. S/S STRIB af København, 1377 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Toppila til Gent med props.

Grundstødt d. $\frac{2}{12}$ 51 ved Finlands V.-kyst.

Søforklaring i Gent d. $\frac{18}{12}$ 51.

D. $\frac{1}{12}$ kl. 23⁴⁵, da S., der havde lods om bord, lå opankret under en hård N.-lig kuling, gik skibet i drift med isen. Maskinen blev beordret fuld kraft frem, og det forsøgte forgæves at hive ankeret hjem. D. $\frac{2}{12}$ kl. 01⁰⁰ tog S. grunden på Kattilankalla Grund og blev stående med forskibet. I løbet af dagen kastedes 70 kubikfavne af dækslasten over bord. Kl. 17¹⁰, da vinden var gået om i NV., blev forskibet af en isskruning presset bb. over. Samtidig blev der hevet på ankerkæden, som viste agterefter, og kl. 17⁴⁰ var skibet flot. Ved grundstødningen blev skibet læk i bundtankene nr. 2, 5 og 6. D. $\frac{6}{12}$ kl. 18⁴⁵ ankrede S. ca. 6 sm. fra Åbo, hvor lækagerne tætnedes ved dykkerhjælp. D. $\frac{7}{12}$ kl. 20⁰⁰ fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

365. SM. SVALEN af Haderslev, 109 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra København til Haderslev.

Motorhavari d. $5/12$ 51 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7/12$ 51. Søforhør i København d. $29/3$ 52.

Kl. 02⁰⁰, da S. befandt sig tværs af Møn fyr, begyndte motoren at gå uregelmæssigt, og umiddelbart efter stoppede den helt. En undersøgelse viste, at cylinderdækslet på forreste cylinder var sprængt og havde forårsaget indre skader i motoren. Skibet blev senere slæbt til København.

366. Stf. SVANEN af Helsingør, 16 B. R. T.

Havareret og sunket d. $7/5$ 51 i Nørresundby havn.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $9/5$ 51.

Kl. ca. 17³⁰ begyndte S., der var i færd med at uddybe fiskerihavnen, at synke, idet vandet strømmede ind i lasten. S. sank hurtigt, og en undersøgelse viste, at en afbrækket pæl var gået op gennem bunden af skibet.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

367. Ff. SVEN af Åhus, 23 B. R. T. På rejse fra Travemünde til Åhus i ballast.

Grundstødt d. $28/3$ 51 ved Falsters S.-kyst; *forlist*.

Strandingindberetning dat. $23/4$ 51.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte S. under storm med sneykning ca. 4 sm. V. for den yderste fyrbåke ved Rødsand Rende. Fartøjet er senere blevet vrage.

368. SM. SVEND af Egersund, 87 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Hamburg til Kolding med kalisalt.

Kollideret d. $17/1$ 51 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $19/1$ 51.

Se nr. 88.

369. SM. SVÆRDFISKEN af København, 446 B. R. T. Bygget 1920 af eg, bøg og fyr.

En mand kommet til Skade ved ulykkestilfælde d. $19/4$ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. $19/4$ 51.

Kl. ca. 14⁰⁰, da S. lå ved Grønlands Handels plads, og en mand skulle ned i lastrum nr. 1 ad en trælejder, der var anbragt langskibs i lugen med den øverste ende mod lugekarmen og den nederste på garneringen ved siden af kølsvinet, skred den nederste ende af lejderen, hvorefter lejderen sammen med manden faldt ned i bunden af lastrummet. Den pågældende, der klagede over smerter i ryggen, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lejderen ikke var anbragt på forsvarelig måde.

370. S/S TAARNBORG af København, 2346 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Odense til Gdynia.

Tørnet kaj, grundstødt d. $17/1$ 51 i Odense Kanal.

Søforhør i København d. $20/1$ 51.

Kl. 13²⁰ afsejlede T. under en SSØ.-lig kuling med lods om bord fra Odense. Under svajningen blev skibet af et kraftigt vindstød ført over mod svajepladsens N.-lige side, hvor spunsvæggen blev tørnet og beskadiget. Sejladsen fortsattes herefter med langsom fart gennem kanalen. Ud for Middelgrunden tog skibet grunden med agterenden, hvorved styringen mistedes, og T. drev ind på grunden og blev stående. Kl. 20⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bugserbåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

371. S/S TATTI af Hamburg, 582 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Hamburg med træ.

Grundstødt d. $15/10$ 51 ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/10$ 51.

Kl. 03²⁵ grundstødte T. på Hvidegrund og blev stående. Kl. 23²⁵ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

372. SM. TEGL af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Struer til Trelleborg med sukkerroer.

Grundstødt d. $17/12$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/12$ 51. Søforklaring og søforhør i Stege d. $20/2$ 52.

Kl. 22⁵⁵ passerede T. under en let SSØ.-lig brise med N.-gående strøm Hals. Da Hals bro ca. 15 minutter senere var passeret, blev vejret usigtbart, og motoren stoppedes. Kl. ca. 23¹⁵

tog skibet grunden NV. for spidstønden på Nordmandshage og blev stående. D. ¹⁸/₁₂ kl. ca. 10⁰⁰ kom T. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

373. SM. TERNEN af Ristinge, 67 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse fra Hammerhavnen til Vejle med skærver.

Sprunget læk d. ²⁶/₆ 51 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Vejle d. ³/₇ 51.

Kl. 1400 afsejlede T. fra Hammerhavnen under en let SV.-lig brise med rolig sø. Kl. 16²⁰ opdagedes, at skibet var læk. Da vandet trods lænsning ved hjælp af maskin- og håndpumpe vedblev at stige langsomt i skibet, besluttedes det kl. 17⁴⁵ at søge ind til Rønne havn, hvortil T. ankom kl. 21⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at en nåd i skibsbunden har åbnet sig.

374. Ff. TERNEN af Skagen, 20 B. R. T. På rejse fra Egersund til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret og forlist d. ¹/₉ 51 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. ¹³/₉ 51.

Kl. 01⁰⁰ afsejlede T. fra Egersund. Det blæste en let S.-lig brise, der styredes mv. V. t. S. Farten var ca. 7 knob. Kl. ca. 03⁰⁰ sås forude om stb. sidelysene fra et modgående fartøj. Lidt senere sås kun det andet fartøjs grønne sidelys. Da fartøjet, der senere viste sig at være fiskerfartøj »Mälaren« af Göteborg, var 25—50 favne fra T., sås M. dreje stb. Roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod T.s stb.s side midtskibs, hvorved der fremkom et stort hul. Det forsøgtes at holde T. på pumperne, men da vandet i fartøjet steg hurtigt, tilkaldtes M., der holdt gående i nærheden, hvorefter besætningen — 3 mand — forlod T. og gik om bord i M. Kort efter sank T. på over 100 fv. vanddybde.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

375. M/S TEXAS af København, 2352 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

a) *En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. ¹²/₂ 51 i Leixöes havn.*

Søforklaring i Leixöes d. ¹³/₂ 51. Søforhør i København d. ⁵/₄ 51.

Kl. 18³⁵, medens T. lå fortøjet i Leixöes havn, styrtede den vagthavende portugisiske toldbetjent fra dækslasten, der bestod af korkballe, ca. 12 m ned i underlasten i luge nr. 5. Hårdt kvæstet blev den pågældende i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet, hvor han senere afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er snublet på en af korkballerne.

b) På rejse fra Lattakia til Famagusta med stykgods.

Grundstødt d. ²⁵/₇ 51 ved Cypern.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²³/₁₀ 51.

Kl. 00⁵⁵ passerede T. i mørkt, fyrklart vejr anduvningsbøjen ved Famagusta, hvorefter motoren, der i 2—3 minutter havde gået langsomt frem, blev beordret stoppet. Da skibet efter 2—3 skibslængders sejlads skulle dreje ind i fyrlinien, kunne dennes bagfyr ikke ses. Kl. 01⁰⁰ blev motoren kastet fuld kraft bak, men kl. 01⁰⁴ tog skibet grunden og blev stående. Kl. 18³⁰ kom T. flot, efter at ca. 200 ts. af ladningen var blevet lægtret. Skibet havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at man fra T. ikke kunne få øje på bagfyret.

c) På rejse fra Caen til New York i ballast.

Tørnet bro d. ⁷/₉ 51 ved Blaineville.

Søforklaring i Frederikshavn d. ²³/₁₀ 51.

Kl. 0937 afgik T., der havde lods om bord, fra Caen. Da skibet med ca. 3 knobs fart befandt sig ca. 30 m fra broen ved Blaineville, mistede det styringen, hvorved forenden faldt stb. over. Roret blev straks lagt hårdt bb., og motoren, der gik langsomt frem, blev beordret fuld kraft bak samtidig med, at begge ankre blev stukket i bund med ca. 15 fv. kæde. Ca. ¹/₂ minut senere, kl. 10²⁶, tørnede T. med stævnen imod en bropille. Ved påsejlingen blev T.s stævn beskadiget, ligesom også broen led en del skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes sugning mellem flodbredden og skibets agterende.

376. Ff. THORA BAY af Skagen, 24 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse til Skagen.

Grundstødt d. ¹¹/₈ 51 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. ¹³/₁₂ 51.

Kl. ca. 23⁰⁰ ankrede T. B. under en hård VNV.-lig kuling med regndis i Limfjorden V. for Aalborg. Kl. ca. 24⁰⁰ drev fartøjet med ankeret, og straks efter tog det grunden på Draget

og blev stående. D. $12/8$ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen led T. B. ubetydelig skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

377. M/S TIKERAK af København, 506 B. R. T. Bygget 1949 af eg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $13/3$ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. i $3/4$ 51.

Kl. ca. 08⁴⁵, da en mand af besætningen ville gå ned ad en trælejder, der var stillet på garneringen i bb.s side af underlasten, og som hvilede op ad lugekarmen, gled lejderen, og den pågældende faldt ned i lasten, ca. 6 m. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet med en lettere hjernerystelse.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

378. SM. TORA af Vejle, 144 B. R. T. Bygget 1909 af jern. På rejse fra København til Vejle i ballast.

Grundstødt d. $22/7$ 51 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $22/7$ 51. Søforklaring i Vejle d. $28/7$ 51.

Kl. 01²⁰ passerede T. under en jævn VNV.-lig brise med SV.-gående strøm og diset vejr ca. 200 m V. om bøjen på $55^{\circ} 58' 2''$ N. $11^{\circ} 00' 8''$ Ø. Derefter styredes mv. SV. t. S. Kl. 02³⁰ tog skibet grunden på Hatter-Rev. Motoren blev straks stoppet, og roret blev lagt hårdt bb., hvorefter skibet gled af grunden, men straks efter stødte det atter og blev stående. Kl. 13³⁰ kom T. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

379. SM. TOVE af Mosede, 19 B. R. T.

Forlist d. $5/11$ 51 ved Sjællands Ø.-kyst.

Forlisanmeldelse dat. $20/3$ 52. Politirapport dat. $6/5$ 52.

Om natten, medens T. uden besætning lå fortøjet i Mosede havn, friskede vinden fra SV., hvorved der opstod kraftige døninger i havnen. Herunder arbejdede fartøjet så meget, at dets pullerter blev revet op af dækket, og T. drev ud i fortøjningshavnen. Senere knuste T. stævnen mod havnemolen, drev videre ud af havnen og strandede umiddelbart N. for havnen. Fartøjet blev vrag.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

380. M/S TREIN MÆRSK af København, 6706 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Yawata til Kobe med stykgods.

Kollideret d. $25/8$ 51 i Osaka Bugten.

Søforklaring i Kobe den $26/8$ 51.

Kl. 08²⁸, da T. M., der styrede rv. 12° , befandt sig $3/4$ sm. fra Tomoga Shima fyr, sås $15-20^{\circ}$ om bb. i en afstand af ca. $1\frac{1}{2}$ sm. et fiskefartøj, der tilsyneladende styrede NØ. Da afstanden til fartøjet var ca. $1/2$ sm., ændrede dette kursen og styrede en kurs parallel med T. M.s kurs. Kl. ca. 08³⁵ drejede fartøjet pludselig Ø.-over for boven af T. M. T. M.s ror blev straks lagt hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med fløjten, og motoren stoppedes, men umiddelbart efter tørnede T. M. med stævnen imod fiskefartøjet, som sank i løbet af få minutter. Besætningen — 13 mand — reddedes om bord i tililende fiskefartøjer.

Anm. Søforklaring fra fiskefartøjet foreligger ikke.

381. Ff. TUXHAM af Bønnerup, 10 B. R. T. På rejse fra Bønnerup til fiskeplads i Kattegat.

Rørt grunden, sprunget læk d. $16/11$ 51 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Grenaa d. $18/1$ 52.

Kl. ca. 06³⁰, da T. under en jævn SV.-lig brise var for udgående fra Bønnerup havn og befandt sig ca. 25 m N. for havneindløbet, tørnede fartøjet grunden og blev læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tilsanding uden for havneindløbet.

382. Ff. ULLA TOMMERUP af Thyborøn, 42 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. På fiskeri i Skagerrak.

En mand faldet over bord og stukket d. $18/8$ 51 i Skagerrak.

Søforklaring i Lemvig d. $21/8$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰, da U. T. i stille vejr med havblik og hård NØ.-gående strøm befandt sig ca. 25 sm. N. af Hanstholm, fik bedstemanden, der var beskæftiget med at stikke ud på vådtovet, en løkke af dette om det ene ben og blev trukket over bord. U. T.s motor blev straks kastet bak, og der blev iværksat en eftersøgning etter den forulykkede, der imidlertid ikke kom til syne.

Efter en times forløb blev der trukket våd efter den overbordfaldne, men uden resultat. D. ¹⁹/₈ kl. ca. 03⁰⁰ indstilledes eftersøgningen.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

383. S/S URANIENBORG af København, 3365 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Philadelphia til Tarafa i ballast.

Kollideret d. ⁶/₃ 51 ved U. S. A.s Ø.-kyst.

Søforklaring i Rotterdam d. ¹⁸/₄ 51.

Kl. 07¹⁸, da U., der havde lods om bord, og hvis maskine gik fuld kraft frem, idet der styredes mv. 155°, i stille vejr med tæt tåge befandt sig 0,6 sm. V. af Miah Maull fyr, sås på radar-indikatoren ret forude et skib, der senere viste sig at være S/S »Bertha Brøvig« af Far-sund. Det konstateredes, at B. B. sejlede imod U. Da U., der afgav forskriftsmæssigt tågesignal, passerede bøje »C. 23«, ændredes kursen til mv. 165°, idet B. B. på radaren sås 10° om bb. Kl. 07²⁵, da B. B. ifølge radaren havdes på U.s bb.s bov i 1,2 sm.s afstand, beordredes maskinen halv kraft frem, og kursen ændres til mv. 175°. På dette tidspunkt hørtes B. B.s tågesignaler (1 lang tone med damppeben) om bb. Da skibene kom tæt til hinanden hørtes B. B. afgive 2 korte toner, derefter 1 lang tone og derpå atter 2 korte toner. Umiddelbart efter sås B. B. ret forude. Roret blev beordret hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem, men umiddelbart efter stoppet og derpå fuld kraft bak. Kl. 07²⁸, da U. befandt sig 1,5 sm. rv. 187° af Miah Maull fyr, tæt uden for sin stb.s side af sejllobet, tørnede skibet med stævnen mod B. B.s stb.s side, omtrent midtskibs. Ved kollisionen fik U. 15 stævnplader beskadiget, ligesom maskinen led lettere havari.

Anm. Søforklaring fra B. B. foreligger ikke.

384. M/S URUGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra København til New York med stykgods.

En mand forsvundet d. ¹⁵/₁₂ 51 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. ²/₁ 52. Søforhør i København d. ²⁹/₁ 52.

Kl. 11⁵⁵, da U., der lænsede for en NV.-lig orkan med snebyger og overordentlig svær sø, befandt sig på 51°39' N. 41° 11' V., tog skibet en svær sø ind over agterdækket. Kort efter savnedes dæksdreng Ebbe Larsen af København, der sidst var set kl. ca. 11⁵⁰ ved døren, der førte fra kabysen til agterdækket, på vej agterud. På grund af vejrforholdene var det umuligt at vende skibet, hvorefter en eftersøgning måtte opgives.

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

385. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Aabenraa til Lübeck med kreaturer.

Grundstødt d. ⁵/₉ 51 ved Als N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁰/₉ 51. Søforhør i Aabenraa d. ⁸/₉ 51.

D. ⁴/₉ kl. 23⁵⁵ afsejlede V. i diset vejr fra Aabenraa. Efter at den røde 3-kost uden for havnen var passeret, styredes rv. N. 76° Ø. D. ⁵/₉ kl. 00⁴⁵ sås land forude. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden ved Als N.-kyst og blev stående. Kl. 11⁴⁵ kom V. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

386. SM. VEGA af København, 193 B. R. T. Bygget 1910 af stål og fyr. På rejse fra Wismar til Varberg med briketter.

Brand om bord d. ¹⁸/₉ 51 i Københavns havn.

Politirapport dat. ¹⁸/₉ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁹/₉ 51. Søforklaring i Korsør d. ⁴/₁₀ 52.

Medens V., der på grund af motorhavari havde søgt nødhavn i København, lå fortøjet i Kalkbrænderihavnen, konstateredes det, at temperaturen i lasten var steget til 82°. Kl. ca. 10⁰⁰ åbnedes lugerne, og i samme øjeblik indtraf en eksplosion i lastrummet, og ilden brød frem. Kl. 18⁰⁰ var branden slukket af brandvæsenet fra land, efter at ca. 150 tons af ladningen var blevet opløst. Ved branden blev dæk og dæksbjælker samt folkelukafet stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

387. M/S VENEZUELA af København, 5146 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

En mand duktet d. ¹⁴/₁ 51 i Kjøbenhavns havn.

Politirapport dat. ¹⁴/₁ 51. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁵/₁ 51.

Kl. ca. 23²⁰, da V. lå fortøjet ved Frihavnens østmole og ved fendere holdtes i en afstand af ca. 90 cm fra kajen, faldt en mand af besætningen i vandet, da han fra kajen ville træde ud på falderebstrappen, som ved hjælp af en kasse blev holdt ca. 45 cm klar af skibssiden. Brandvæsenets katastrofevogn blev straks tilkaldt, og d. ¹⁵/₁ kl. ca. 00⁰⁵ blev den pågældende — smører Niels Peter Jensen Petersen Hvenegaard af Omø — af brandvæsenets dykker fundet druknet på bunden af havnen.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

388. Ff. VENØ af Fisketången, 92 B. R. T. Bygget 1947 af eg og fyr.

Tørnet kaj d. $^{12}/_{11}$ 51 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $^{13}/_{11}$ 51.

Kl. ca. 19⁰⁰, da V. skulle lægge til ved tværmolen, blev fartøjets agterende af skruvandet fra M/S »Marva« af Amsterdam, der lå fortøjet ved molen og prøvekørte motoren, presset ind mod kajen. V.s bb.s låring, der tørnede mod kajen, blev lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

389. SM. VERA LARSEN af Aarhus, 225 B. R. T. Bygget 1917 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $^{16}/_{6}$ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{5}/_{10}$ 51.

Kl. 17⁴⁵, da V. L. lå ved Tegholmens sydkaj og lossede kul, ville en havnearbejder efter arbejdets ophør gå op fra lastrum nr. 1 ad den i lugens agterkant anbragte lastlejder. Da den pågældende var kommet op på lejderens øverste trin og af to skærstokke, som var skubbet helt hen til lugekarmen, hindredes i at nå denne, greb han fat i den yderste af skærstokkene. Her ved faldt skærstokken, for hvilken lugekarmen ikke var forsynet med låseanordning, om på siden, og den pågældende mistede taget og faldt ned i bunden af lastrummet — et fald på ca. 3,5 m — og brækkede venstre lårben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

390. Ff. VESTBANK af Lemvig, 17 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Herevik.

Motorhavari, grundstødt d. $^{26}/_{11}$ 51 ved Gotland; *forlist*.

Søforklaring i Lemvig d. $^{29}/_{12}$ 51.

Kl. ca. 22⁰⁰, da V. under en frisk NV.-lig brise med rolig sø og stærk strøm befandt sig ved indsejlingen til Herevik, stoppede motoren pludselig. Det forsøgtes forgæves at få motoren startet påny, men ca. 4 minutter senere tog fartøjet grunden på et skær og blev stående. V. er senere blevet vrøg.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes vand i brændstoffet.

391. Ff. VESTERHAVET af Esbjerg, 23 B. R. T. På rejse fra København til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. $^{12}/_{2}$ 51 ved Christiansø.

Strndingsindberetning dat. $^{12}/_{2}$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $^{6}/_{7}$ 51.

Kl. ca. 00⁰⁰, da V. i tåget, stille vejr med rolig sø befandt sig i nærheden af Hammeren, hørtes tågesignalet fra Hammeren fyr. Sejladsen fortsattes på Ø.-lig kurs, og ca. 1 time senere hørtes tågesignalet fra fyret på Christiansø. Motoren stoppedes, og kursen ændredes derefter til NNØ., hvorefter motoren startedes igen. Umiddelbart efter varskoede udkiggen forude bak; men inden motoren kunne kastes om, tog V. grunden på SV.-siden af Græsholmen og blev stående. Kl. ca. 09⁰⁰ kom V. flot ved fremmed hjælp.

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

392. Ff. VESTJYLLAND af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

a) På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med levende fisk.

Grundstødt d. $^{21}/_{4}$ 51 ved Jyllands V.-kyst.

Søforhør i Esbjerg d. $^{30}/_{4}$ 51.

Kl. ca. 23⁰⁰ befandt V. sig i nærheden af Graadyb lys- og fløjtetønde. Der styredes NØ. t. N. Efter ca. et kvarters sejlads ændredes kursen en streg mod Ø. og noget senere til ca. NØ. t. Ø. Umiddelbart efter tog skibet grunden på den S.-lige ende af Søren Jessens Sand. D. $^{23}/_{4}$ kom V. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden undlod at varsko føreren, da han blev usikker med hensyn til den videre sejlads.

b) På rejse fra Esbjerg til fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $^{24}/_{5}$ 51 i Nordsøen; *forlist*.

Søforhør i Esbjerg d. $^{13}/_{6}$ 51. Forlisanmeldelse dat. $^{15}/_{8}$ 51.

Se nr. 288.

393. M/S VIAN af Randers, 186 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stralsund til Frederikssund med kali.

Motorhavari d. $^{7}/_{3}$ i (Østersøen; *søgt nødhavn*).

Søforklaring i Frederikssund d. $^{13}/_{3}$ 51.

Kl. 13³⁰, da V. under en svag ØSØ.-lig brise befandt sig i Østersøen, begyndte motoren at banke stærkt, hvorefter den gik i stå. Da en undersøgelse viste, at 2 bolte i plejlstangen til skylleluftpumpen var brækket, og cylinderforingen var havareret, tilkaldtes pr. radio assistance af en slæbebåd. D. $^{8}/_{3}$ kl. 03⁴⁵ blev V. taget på slæb af et bjergningsfartøj og bugseret til København.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

394. M/B VICTORIA af Ejde, 11 B. R. T. Bygget 1912 af fyr og eg. På rejse fra Ejde til Kollafjord med sand.

Sprunget læk, kænret og folist d. 20/2 51 ved Færøerne.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $26/2$ 51.

Kl. 23^{30} afsejlede V. i stille vejr fra Breidasandi. Efter ca. $1/2$ times sejlsads blev fartøjet læk i motorrummet. Fartøjet fyldtes hurtigt med vand, krængede stb. over og sank ud for Hasviksleitid ca. $1/2$ sm. fra land på 30 favne vand. De ombordværende reddede sig i land i jollen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

395. Ff. VIKING af Langø, 10 B. R. T. Bygget 1934 af fyr og eg. På fiskeri i Østersøen.

Borteblevet d. $11/12$ 51 i Østersøen; 3 omkomne.

Politirapport dat. $21/2$ og $12/4$ 52.

D. $11/12$ kl. ca. 15^{30} , da V. under en stormende N.-lig kuling med snebyger sammen med et andet fiskefartøj var på fiskeri i Østersøen ca. 50 sm. NØ. for Fårø, forsvandt fartøjet under en kraftig snebyge. Da en d. $14/12$ i Østersøen bjerget lukafkappe senere er genkendt som hidrørende fra V., må det antages, at fartøjet er forlist, og at besætningen - 3 mand - er omkommet.

Anm. 1. De omkomne var: fiskerskipper Kaj Rolighed Nielsen af Langø, fisker Hans Peter Ulrik Rasmussen og bedstemand Eigil Jørgen Overgaard.

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

396. Ff. VIKINGBANK af Hirtshals, 48 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk og forlist d. $27/10$ 51 i Nordsøen.

Søforhør i Hjørring d. $6/11$ 51. Forlisanmeldelse dat. Hirtshals d. $28/11$ 51.

Kl. ca. 04^{30} opdagedes det, at der stod vand op over dørken i maskinrummet. Skønt både motor- og håndpumpe blev benyttet, steg vandet i fartøjet stadig. Kl. 05^{30} sås lanterne fra to dampskibe, og V. sejlede for fuld kraft mod disse samtidig med, at der affyredes nødraketter. Kl. ca. 06^{00} gik motoren i stå. Mellem kl. 06^{30} og 07^{30} afbrændtes nødblus, ligesom der radiotelefonisk anmodedes om assistance. Kl. ca. 08^{30} var V.s agterskib under vand, og besætningen — 5 mand — gik i jollen. Kl. 09^{00} sank V. på $53^{\circ}20'$ N. $3^{\circ}19'$ O. Kl. ca. 10^{30} blev besætningen taget om bord i et forbipasserende skib.

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

397. SM. VINDNÆS af Femø, 75 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Vesterby, Fejø, til Haderslev med byg.

Grundstødt d. $18/10$ 51 ved Skarøs N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/10$ 51. Søforhør i Nykøbing F. d. $18/12$ 51.

Kl. ca. 17^{00} passerede V. under en svag N.-lig brise med Ø.-gående strøm den røde l-kost på N.-spidsen af Skarø Rev i en afstand af 50—60 m med bb. Umiddelbart efter tog skibet grunden på Skarø Rev og blev stående. D. $19/10$ kl. ca. 13^{00} kom V. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke var på plads.

398. S/S VIRGINIA af København, 5348 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

a) På rejse fra Casablanca til Korsør med expellers.

Mistet anker d. $19/1$ 51 i Korsør havn.

Søforklaring i Aarhus d. $30/1$ 51.

Kl. ca. 16^{45} , da V., der havde lods om bord, og som assisteredes af slæbebåd, under en let V.-lig brise foretog havnemanøvrer, blev stb.s anker stukket i bund for at undgå en påsejling. Under den påfølgende indhivning af ankeret blev det for at undgå grundstødning med agterskibet nødvendigt at beordre maskinen fuld kraft frem. Herved opstod der brud på anker-spillet, og ankerkæden knækkede.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

b) På rejse fra Korsør til Aarhus.

Brand om bord d. $21/1$ og $22/1$ 51 i Kattegat og i Aarhus havn.

Søforklaring i Aarhus d. $30/1$ 51.

D. $21/1$ kl. 16^{00} sporedes der røglugt i tullen og ved den agterste ventil om stb. til underlast nr. 4. Samtlige luger blev skalket og alle ventilhætter påsat. Kl. 23^{45} , da V. ankom til Aarhus, tilkaldtes brandvæsenet, og der blev sat brandvagt for natten. D. $22/1$ kl. 09^{00} var der kun svag røglugt, og losningen påbegyndtes. Kl. 14^{00} standsedes losningen på grund af røg-udvikling. Kl. 15^{00} påbegyndte brandvæsenet slukning med vand i 4-lasten. Der viste sig nu klar ild flere steder. Kl. 17^{30} var branden dæmpet ned, og slukningen indstilledes. Kl. 18^{15} blussede ilden op i bb.s side af mellemdek nr. 4. Der blev skåret et hul i dækket, hvorigennem ilden blev bekæmpet med vand. Efter ca. $1/2$ times forløb var ilden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen.

399. M/S VISTULA af Frederikshavn, 1383 B. R. T. Bygget 1930/36 af stål. På rejse fra Oslo til Frederikshavn.

Kollideret d. $\frac{1}{4}$ 51 i Oslo havn.

Søforklaring i Oslo d. $\frac{3}{4}$ 51. Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{4}{4}$ 51.

Kl. 16⁰⁷ afgik V. fra Oslo. Der foretoges derefter forskellige manøvrer for at lade M/S »Kronprins Olav« af København, der var for udgående, passere på stb.s side, hvorefter motoren, der gik langsomt frem, da K. O. var passeret, kl. 16¹² beordredes fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. Straks efter sås et andet skib, der kom fra Hegholmløbet, og som senere viste sig at være M/S »Spjærø« af Frederiksstad, 4 streger om stb. i en afstand af 350—400 m, hvorefter motoren, kl. 16¹⁵, beordredes fuld kraft bak og umiddelbart efter forceret fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med fløjten, hvilket signal blev gentaget 2 gange. Kort efter kl. 16¹⁵, hørtes 3 korte toner fra S. der straks efter med bb.s side af stævnen tømmede mod V.s stavn, hvorefter motoren stoppedes.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte skib under en let N.-lig brise passerede Sandtangen, sås K. O. og V. manøvrere ud fra deres kajpladser, hvorefter motoren beordres langsomt frem, og der holdtes i stb.s side af farvandet med kurs mod Nyland værksted. Umiddelbart efter hørtes 1 kort tone fra V., der sås dreje stb. i en afstand af ca. 400 m, og roret lagdes hårdt stb. samtidig med, at der blev afgivet 1 kort tone. Da der kort efter hørtes 3 korte toner fra V., blev motoren beordret fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner, men umiddelbart efter, kl. 16¹⁰, tømmede V. med stævnen mod S.s bb.s bov, hvorved der opstod en del skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at K. O. hindrede udsigten fra begge skibene, således at man om bord i V. først så S., da skibene var tæt på hinanden, og S.s besætning for sent blev klar over V.s manøvrer.

400. Ff. VITO af Nekso, 12 B. R. T. Bygget 1925 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso.

Grundstødt d. $\frac{19}{12}$ 51 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nekso d. $\frac{21}{12}$ 51.

Kl. ca. 20⁰⁰, da V. under en let SV.-lig brise med tæt tåge mentes at befinde sig ca. 1 times sejlads fra Bornholm, sås 2 lys, der antoges for at være Snogebæk havnefy. Motoren blev stoppet, og et lodskud gav ca. 2 fv. vand. Der holdtes nu Ø.-efter, indtil der loddedes 4—5 fv., hvorefter der styredes NØ. Noget senere tog V. grunden ud for Slusegårdsåen ved Pedersker. Kl. ca. 23⁰⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp og bugseredes til Nekso. Ved grundstødningen blev stråklø og ror beskadiget, ligesom skruebladene bøjedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

401. SM. VIVIAN af Egersund, 19 B. R. T. På rejse fra Egersund til Nakskov med mursten.

Grundstødt og forlist d. $\frac{19}{1}$ 51 ved Lollands V.-kyst.

Søforklaring i Nakskov d. $\frac{23}{1}$ 51.

Kl. ca. 17⁰⁰ passerede V. Kelsnor fyr under en VNV.-lig kuling med byger. Derfra styredes mod lystønden i rute 28 pkt. 4 (54°47'8 N. 10°50'0 Ø.). Efter at lystønden var passeret, styredes mod Albue fyr, men lidt senere stoppede motoren. Da motoren igen var sat igang, viste det sig, at V. af strøm og vind var sat ind på Albue Triller, hvor fartøjet huggede nogle gange i grunden. Da lodskud viste 2 favne vand eller derover, holdtes ud fra kysten, men V. var blevet læk og trak så meget vand, at fartøjet ikke kunne holdes læns. Der blev derfor ankrer i 5 m vand og blusset efter hjælp. En lodsbåd, der kom til undsætning, kunne ikke komme langs siden af V., hvorfor de ombordværende kl. ca. 21¹⁵ gik i en pram og derefter blev bjerget af lodsbåden.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at motoren stoppede.

402. M/B VØN af Thorshavn, 9 B. R. T. Bygget 1912 af eg. På rejse fra Kollefjord til Thorshavn.

Motorhavari, grundstødt d. $\frac{7}{10}$ 51 ved Østerø; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{9}{10}$ 51.

Kl. ca. 00⁰⁰ afsejlede V. fra Kollefjord. Da fartøjet var ud for Raktange, besluttedes det at søge læ på Skålefjord, og kursen ændredes Ø.-over. Kort efter stoppede motoren, og forsøgene på atter at få den startet var forgæves. Fartøjet gik derefter i drift og tog senere grunden mellem Kollbeinagiøgv og Morskranes, hvorefter besætningen — 3 mand — reddede sig i land. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhavariet.

403. Ff. WALPOLE af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Göteborg.

Grundstødt d. $\frac{8}{11}$ 51 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. ¹⁵/₁₁ 51.

Kl. 18³⁰ afsejlede W. under en jævn SØ-lig brise med regndis fra Göteborg, og fyrlinien fulgtes ud gennem skærgården. Da Gäveskår vinkelfyr ikke kom i sigte i rette tid, mindskedes farten. Kort efter sås en klippe forude, og motoren kastedes bak. Efter at fartøjet var bakket et stykke bort fra klippen, blev motoren sat på langsomt frem samtidig med, at roret lagdes hårdt bb. Umiddelbart efter stødte W. på et undersøisk skær og blev stående. D. ⁴/₁₁ kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev strålkølen beskadiget.

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

404. SM. WANDA af Hamburg, 82 B. R. T. På rejse fra Hamburg til København med stykgods.

Grundstødt d. ²⁹/₅ ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₅ 51.

Kl. 07⁰⁰ grundstødte W. under en frisk NNØ-lig brise med N.-gående strøm ved Kinde Rev og blev stående. D. ⁴/₆ kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl ved afmærkningen.

405. S/S WM. TH. MALLING af København, 2000 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra København til Gdynia i ballast.

Grundstødt d. ¹⁸/₁₁ 51 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør i København d. ²⁹/₁ 52.

Kl. 17⁵⁵ befandt Wm. Th. M. sig tæt V. for lystønden Middelgrund NV. i Prøvesten fyrs Ø-lige hvide vinkel. Kl. 18⁰⁴, da skibet befandt sig i skillelinien mellem fyrets Ø-lige hvide og røde vinkel, påbegyndtes drejning til stb. Strømmen var N.-gående, og det blæste en frisk SØ-lig brise. Da vejret lidt senere under drejningen blev diset hvorved Prøvesten fyr forsvandt af syne, og da et S.-gående skib nærmede sig, stoppedes maskinen og beordredes derefter, da det andet skib var passeret, halv kraft bak. Kort efter, da det sås, at Wm. Th. M. befandt sig i nærheden af Lynetteløbet, stoppedes maskinen, hvorefter roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft frem, men umiddelbart efter tog skibet grunden ca. 100 m S. for Lynetteløbet og blev stående. D. ¹⁹/₁₁ kl. 02⁵⁰ kom Wm. Th. M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

406. Motorkutter YDUN 341.

Kollideret d. ⁸/₅ 51 i Københavns havn; *sunket*.

Søforhør i København d. ¹⁶/₅ 51.

Kl. ca. 22³⁰, da Y. 341 var for indgående til Københavns havn og befandt sig i Kronløbet med motoren gående langsomt frem, sås den røde lanterne fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S »Bertrix« af Kristianssand, forude om stb. i kort afstand, og kort efter tørnede B. med bb.s bov mod Y. 341's stb.s bov. Y. 341 sank kort efter.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 23⁰⁰ under en frisk ØNØ-lig brise var for udgående gennem Kronløbet med begge motorerne gående langsomt frem og befandt sig mellem ydermoleerne, sås om bb. det røde sidelys fra Y. 341 og straks efter det grønne sidelys. Da Y. 341 sås styre over mod det S.-lige molefyr, beordredes motorerne fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten; men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

407. B/B YMER af København, 91 B. R. T. Bygget 1942 af stål.

a) *Kollideret* d. ²³/₇ 51 i Københavns havn.

Søforhør i København d. ²⁶/₇ 51.

Se nr. 118.

b) *Kæntret og sunket* d. ²⁰/₉ 51 i Københavns havn.

Søforhør den ²⁴/₉ 51.

Kl. ca. 1750 afgik Y. fra Mellembassinets i Frihavnen med S/S »Ferdinand R. Hassler« af New Orleans på slæb i en trosse fra hver side af F. R. H.s agterende. Da F. R. H. i Yderhavnen var vendt med kurs mod Bomløbet, blev F. R. H.s maskine beordret halv kraft frem. Samtidig blev nedrideren — en 5" taifuntrosse, der var ført til et elektrisk spil — kortet op, hvorefter Y. faldt rundt med agterenden mod F. R. H. Y.s motor, der gik langsomt frem, begyndte nu at arbejde langsommere og gik trods øget olietilførsel i stå. Motoren blev atter startet, men umiddelbart efter begyndte Y. at skære ud til siden, og nedrideren begyndte at skrænse på spillet. Det forsøgtes at lade slæberne gå ved at udløse slæbekrogen, men slipmekanismen virkede ikke. Y. faldt nu helt tværs i F. R. H.s skruevand, og inden slæberne kunne kappes, krængede Y. over og kæntrede. Besætningen — 4 mand — blev reddet om bord i en anden slæbebåd. Y. sank kort efter ca. 250 m fra ledifyret på Langeliniemolen.

408. Ff. ZEFYR af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1936 af eg og bøg.

Påsejlet d. $22/1$ 51 på Humber-floden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $5/3$ 51. Søforhør i Esbjerg d. $2/6$ 51.

Kl. 19³⁰, da Z. i tæt tåge lå opankret lidt Ø. t. N. for St. Andrews Dock, sås pludselig en trawler »Newby Wyke«, der var under bugsering, komme ud af tågen, og umiddelbart efter tørnede N. W. med agterenden mod Z. forude om bb., hvorved det opstående blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra N. W. foreligger ikke.

409. SM. ZEUS af København, 168 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra København til Hamburg med stykgods.

Grundstødt d. $7/1$ 51 ved Falsters Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $20/1$ 51.

D. $6/1$ kl. 23¹⁵ passerede Z. Møns fyr i 2,5 sm.s afstand, log 37,2. Herfra styredes 205°. D. $7/1$ kl. 00⁰⁰, da vinden var frisket til S.-lig kuling med regndis, ændredes kursen til 215°, idet der regnedes med en beholden kurs på 205°. Kl. 02⁰⁰ blev det tåge, og farten mindskedes. Kl. 02⁵³ ændredes kursen til 205°, log 60,0. Kl. 03⁵⁰ sås et hvidt blink forude, og der loddedes 14 m vanddybde. Kl. 04⁰⁰ loddedes atter 14 m, log 66,0. Kl. 04¹⁵ pejlede blinket, der antoges for at være Darsser Ort fyr, i 200°, log 66,9, og kursen ændredes til 245°. Kl. 04²⁵ tog Z. grunden ca. 2 sm. N. for Gedser fyr og blev stående. Kl. 13¹⁵ kom Z. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

410. Lægter Ø. K. 5 af København.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $14/7$ 51 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $16/7$ 51.

Kl. 11⁴⁵, da Ø. K. 5, hvis langskibs skærstokke var fjernet, lå i Frihavnen og lastede papirballer fra en kran på kajen, fiskede krankrogen under ophivning fra lastrummet en tværskibs skærstok, der ikke var sikret imod at blive hevet op. Skærstokken, der herved blev løftet ud af sit spor, faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der fik højre hånd beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

411. SM. ÅS A af Hvalvig, 74 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Thorshavn til Tveraa med sand.

Grundstødt d. $7/4$ 51 ved Sandøs Ø.-kyst.

Søforklaring i Thorshavn d. $10/4$ 51.

Kl. 19³⁰, da Å. under en NNØ.-lig brise med stærk modgående strøm befandt sig tæt ved kysten Ø. for Kværntange, kom skibet ind i en strømhvirvel, hvorved det tabte styringen og drejede til stb. ind mod land. Skønt roret straks blev lagt hårdt bb., tørnede Å. med stævnen mod et skær og blev læk forude. Straks efter kom skibet flot ved egen hjælp og sejlede under stadig pumpning til Sand, hvor der ankredes d. $8/4$ kl. 00⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

412. Toldmotorbåd uden navn af Egersund. På rejse fra Egersund til Graasten.

Kollideret d. $9/1$ 51 i Nybøl Nor.

Søforklaring i Graasten d. $23/1$ 51.

Se nr. 1.

413. Robåd uden navn af Frederikshavn.

Kollideret d. $1/9$ 51 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $29/10$ 51.

Se nr. 329.

414. Robåd uden navn.

Kollideret d. $11/9$ 51 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $5/10$ 51.

Se nr. 140.

415. Motorredningsbåd uden navn af Hvide Sande.

Kcentret d. $9/12$ 51 ved Jyllands V.-kyst; 5 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $12/12$ 51. Søforhør i Ringkøbing d. $19/12$ 51.

Kl. 16³⁰ meddelte strandvagten i Hvide Sande til redningsstationen, at der fra et ud for Haurvig liggende skib blev affyret røde signalraketter. Det blæste en hård VNV.-lig kuling. Kl. 18¹⁰ sås atter en rød signalrakete fra skibet, og kl. 18²⁰ gik Hvide Sande redningsbåd ud til

skibet, der viste sig at være S/P »Kinhem« af Aerdenhout, og som nu lå til ankers ca. 6 sm. fra land. Efter anmodning fra K.s fører rekvirerede redningsbåden pr. radiotelefon bugserassistance til K., og da ingen af K.s besætning ønskede at forlade skibet, sejledes mod land. Da redningsbåden nærmede sig kysten, blev bådslæbet stukket ud. Kl. ca. 20²⁰, da båden befandt sig ved den yderste revle, ramtes den af en svær brådsø, hvorved slæbet sprængtes, og båden kæntrede. Besætningen — 8 mand — kastedes i søen, men det lykkedes 3 af dem at komme op på bådens bund og redde sig i land. De øvrige 5 mand af redningsbådens besætning druknede.

Anm. 1. De omkomne var: motorpasser Thyge Andersen Thygesen af Sdr. Lyngvig, radiotelegrafist Aage Iversen af Hvide Sande nord, reservemotorpasser Marius Jensen af Hvide Sande syd, bådmand Carl Johannes Frandsen af Nørre Lyngvig og bådmand Iver Enevoldsen af Hvide Sande nord.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes, at bådslæbet sprængtes.

Tabel A.

Art og antal af de for året 1951 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske		Norske		Svenske		Finske		Tyske		Hollandske		Engelske		Andre		Ialt	
	sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp	Sejl	Damp
	Stranding med forlis	13	3	—	—	2	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	16
Grundstødning	84	26	—	5	4	6	1	—	11	11	—	7	—	—	1	—	101	59
Kæntring	1	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4
Sprunget læk i søen	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	2
Forladt synkefærdig	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
Forskellig søskade	26	26	—	1	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	27	29
Kollision	64	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	48
Brand	8	14	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	15
Borteblevet	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
Overbordfald m. m.	14	22	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	15	25
Krigsforlis	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Krigshavari	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Ialt...	239	145	—	7	8	8	2	—	12	12	—	8	—	—	1	6	262	186
																	448	

Tabel B.

Art og antal af de i året 1951 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	Sejlskibe		Dampskibe		Tilsammen	
	Antal skibe	BRT	Antal skibe	BRT	Antal skibe	BRT
Stranding, grundstødning m.	14	437	3	41	17	478
Kæntring	—	—	1	11	1	11
Forladt synkefærdig	11	499	—	—	11	499
Kollision	3	82	1	2709	4	2791
Krigsskade	1	35	—	—	1	35
Brand	2	37	1	908	3	945
Borteblevet	3	90	—	—	3	90
Ialt...	34	1180	6	3669	40	4849

Tabel C.

Tab af menneskeliv ved de for danske skibe for året 1951 opførte søulykker og søskader.

Ulykkestilfældets art	Antal omkomne		
	Sejlskibe	Dampskibe	Ialt
Stranding, forlis eller anden søskade	24	16	40
Overbordfald	5	7	12
Krigsårsager	—	—	—
Andre ulykkestilfælde	—	7	7
Ialt...	29	30	59

Tabel D.

Danske og fremmede skibes strandinger m. m. i året 1951 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)	7	—	1	—	8	1	—	—	—	1	9	—	—	—
Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet).....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	—	—	—
Jyllands Østkyst.....	13	3	—	—	16	3	5	—	—	8	24	—	—	—
Limfjorden.....	4	3	1	—	8	—	—	—	—	—	8	—	—	—
Læsø.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Anholt.....	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Fyns Nordkyst (med Samsø)....	7	2	—	—	9	2	2	—	—	4	13	—	—	—
Fyns Vest- og Sydkyst (med Ærø)	3	—	—	—	3	1	1	—	—	2	5	—	—	—
Fyns Østkyst (med Langeland).	2	3	1	—	6	—	2	—	—	2	8	—	—	—
Sjællands Nordkyst (med Hesselø).....	7	—	1	—	8	—	2	—	—	2	10	—	—	—
Sjællands Vestkyst (m. Sprogø)	3	—	—	—	3	1	4	—	1	6	9	—	—	—
Smaalandsfarvandet (Grønsund og Ulvsund indbefattet).....	10	1	—	—	11	2	3	1	—	5	16	1	—	—
Lollands og Falsters Syd- og vestkyst.....	2	1	1	—	4	3	1	1	—	5	9	—	—	—
Møens Øst- og Sydkyst.....	1	—	1	—	2	—	3	—	—	3	5	—	—	—
Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager).....	6	—	1	—	7	1	1	—	—	2	9	—	—	—
Amager.....	—	2	—	—	3	—	1	—	—	1	4	—	—	—
Saltholm.....	1	—	—	—	1	—	2	—	—	2	3	—	—	—
Middelgrund.....	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	4	—	—	—
Øresundskysten (fra Kjøbenhavns Frihavn).....	3	—	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—
Bornholms Vestkyst.....	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Bornholms Østkyst.....	1	—	1	—	2	3	—	2	—	5	7	—	—	—
I alt	73	15	10	—	98	18	33	3	1	55	153	—	—	—

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 — 448 — noget mindre end i 1950 og 1949, hvor tallene var henholdsvis 494 og 470.

Forlis af danske skibe.

Af danske damp- og motorskibe er i 1951 gået tabt 6 med en samlet tonnage på 3.669 B. R. T. I 1950 og 1949 var tabene henholdsvis 8 skibe med 4.988 B. R. T. og 7 skibe med 2.175 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1951 34 skibe med 1.180 B. R. T. mod i 1950 32 skibe med 1.091 B. R. T. og i 1949 37 skibe med 1.935 B. R. T. Af de førnævnte forliste danske skibe er 1 fiskefartøj på 35 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængning (se nr. 41).

Brand.

I året 1951 har der ialt været 22 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 3 tilfælde i dampskibe, 11 tilfælde i motorskibe, 2 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 6 tilfælde i fiskefartøjer. Årsagerne til brandene var følgende: I dampskibene i 1 tilfælde overophedning af sod i en luftkanal, i 1 tilfælde selvantændelse i ladningen og i 1 tilfælde ukendt; i motorskibene i 1 tilfælde, at forhalingsspillet igangsætningsmodstand varmede, i 1 tilfælde rivning mellem motorens stempel og cylindervæg, i 1 tilfælde for højt tryk på olieledningen under bunkring, i 1 tilfælde en defekt indsugningsventil eller forkert tændingsindstilling, i 1 tilfælde gnister fra et autogenskæreapparat, i 1 tilfælde brændende sodflager fra udstødningsroret, i 1 tilfælde enten uforsigtighed med tobaksrygning eller selvantændelse i en celluldsballe, i 1 tilfælde selvantændelse i bomuldsladning og i 3 tilfælde ukendt; i sejlskibene med hjælpemaskinkraft i 1 tilfælde gnister fra en utæt lyddæmper og i 1 tilfælde selvantændelse i briketladning; i fiskefartøjerne i 1 tilfælde utilstrækkelig isolering af ovns omgivelser i forbindelse med overophedning, i 1 tilfælde kortslutning ved akkumulatorbatteriet, i 1 tilfælde, at glasset i en tændt flagermuselygte knustes under fartøjets bevægelser og i 3 tilfælde ukendt.

Tab af menneskeliv.

Ifølge tabel C er tab af menneskeliv ved overbordfald indtruffet i 12 tilfælde; i 1950 og 1949 var det tilsvarende tab henholdsvis 11 og 18.

Af de ifølge tabel C omkomne 59 personer var 45 søfarende.

Danske søretters domme eller udtalelser om søulykker overgået danske skibe i 1951 er afgivet i 8 tilfælde.