

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1953

UDGIVET AF

MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1954

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

ministeriet for handel, industri og søfart

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



CHRISTTREUS BOGTRYKKERI KØBENHAVN

FORORD

For året 1953 er der opført 375 søulykker, hvilket er omtrent som i 1952, hvor tallet var 370, medens det er noget mindre end i 1951, hvor tallet var 448.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1953 kun 4 mindre skibe på ialt 193 B. R. T. gået tabt. I 1952 og 1951 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 1 skib på 1.806 B. R. T. og 6 skibe på ialt 3.669 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1953 28 skibe på ialt 1.548 B. R. T. I 1952 og 1951 var de tilsvarende tal henholdsvis 16 skibe på ialt 405 B. R. T. og 34 skibe på ialt 1.180 B. R. T.

Af de nævnte forliste danske skibe er 1 sejlskib med hjælpemaskinkraft på 81 B. R. T. gået tabt som følge af minesprængning.

(De forliste danske skibe er opført som nr. 12, 19, 20, 21, 23, 34, 46, 52, 88, 92, 93, 113, 179, 274, 275, 279, 284, 289, 290, 303, 308, 310, 312, 314, 319, 327, 328, 348, 349, 350, 351 og 352).

I året 1953 har der været ialt 15 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 5 tilfælde i dampskibe, 5 tilfælde i motorskibe, 3 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 2 tilfælde i fiskefartøjer.

Brandårsagerne var følgende:

i dampskibene i 1 tilfælde, at olie i kedelblæserkanalen er blevet antændt af gnister fra fyret og i 4 tilfælde ukendt;

i motorskibene i 1 tilfælde strålevarme fra hjælpekedlens skorsten, i 1 tilfælde en overophedet kamin og i 3 tilfælde ukendt;

i sejlskibene med hjælpemaskinkraft i 1 tilfælde selvantændelse i ladningen, i 1 tilfælde selvantændelse i en olieholdig twistklud og i 1 tilfælde overophedning af en kakkelovn eller en glød fra ovenen;

i fiskefartøjerne i 1 tilfælde en overophedet kakkelovn og i 1 tilfælde var årsagen, at benzin er sivet ud fra karburatoren og er blevet antændt af en gnist fra magneten eller ved varme fra udstødningsrøret.

I året 1953 er 8 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1952 og 1951 var de tilsvarende tab henholdsvis 11 og 12.

Der er ialt omkommet 62 personer ved søulykker i 1953; heraf var de 58 søfarende.

I året 1953 har danske søretter i 22 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1953:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o. 1.	29
Tørnet undervandshindring	50
Kæntring	51
Sprunget læk	52
Maskinhavari	55
Andre havarier	58
Brand	63
Forsvundet	65
Minesprængning o. 1. krigsårsag	66
Overbordfald	67
Andre ulykkestilfælde	68
Danske søretters domme eller udtalelser i 1953 om søulykker overgået danske skibe	70
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1953	73
Alfabetisk navregister	77

SØULYKKER I 1953

GRUNDSTØDNING

1. SM. REGNBUEEN af Aalborg, 149 B. R. T. Bygget 1952 af eg og bøg. På rejse fra Nykøbing M. til Aalborg i ballast.

Grundstødt d. $4/1$ 53 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $15/1$ 53.

Kl. ca. 14^{00} passerede R. under en jævn Ø.-lig brise med V.-gående strøm og let diset vejr den første hvide prik på Nørholm Hage. Farten var ca. $7\frac{1}{2}$ knob. Kort efter tog skibet grunden ca. $1\frac{1}{2}$ sm. NØ. for nævnte prik i N.-siden af løbet. D. $5/1$ kl. ca. 10^{30} kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

2. M/S DORINDA af Rotterdam, 298 B. R. T. På rejse fra Amsterdam til Graasten med superfosfat.

Grundstødt d. $5/1$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $5/1$ 53. Søforklaring og søforhør i Graasten d. $9/1$ 53.

Kl. 00^{00} passerede D. under en let NØ.-lig brise Flensborg Bugt fyrskib, hvorefter sejladsen fortsattes med sikker kending. Fra kl. 01^{00} afgaves signaler for lods, og farten mindskedes. Kl. 01^{25} passeredes det sorte og hvide sømærke, og kl. 01^{30} tog skibet grunden ca. 20 m Ø. for den røde 1-kost ved havneindløbet og blev stående. D. $6/1$ kl. 19^{15} kom skibet flot, efter at ca. 160 tons af ladningen var blevet lægret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende kendskab til farvandet.

3. M/S PRINSES MARGRIET af Rotterdam, 488 B. R. T. På rejse fra Gent til Hobro med superfosfat.

Grundstødt d. $9/1$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/1$ og $14/1$ 53.

Kl. 19^{15} grundstødte P. M. under en NNØ.-lig kuling ved Stavshoved. D. $12/1$ kom P. M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

4. M/S VIAN af Randers, 186 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stettin til Grenaa med kul.

Grundstødt d. $13/1$ 53 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør og søforklaring i Grenaa d. $16/1$ 53.

Efter at V. i meget tæt tåge havde passeret Drogden fyr, ændredes kursen til mv. N. $3/4$ V. Loddet holdtes gående. Da loddet viste 10 m vand, sattes motoren på langsomt frem. Da en spidsbøje samtidig kom til syne, lagdes roret hårdt stb. Umiddelbart efter tog skibet grunden lidt S. for Dragør og blev stående. D. $14/1$ kl. 05^{55} kom skibet flot ved hjælp af to bjergningsdampere.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

5. SM. VIKA af Bandholm, 20 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Fredericia til Blands med superfosfat.

Grundstødt d. $13/1$ 53 Ved Fyns N.-kyst.

Søforhør i Maribo d. $22/1$ 53.

Kl. 11^{00} afsejlede V. fra Fredericia under en let SV.-lig brise. Noget senere blev det tåge, og da den hvide 1-kost ved Æbelø NV.-Rev var passeret, styredes mod Odense Gab

under stadig lodning. Kl. ca. 23, da der loddedes ca. 10 m vand, besluttedes det at ankre, og koblingen blev slået fra, men umiddelbart efter tog V. grunden i Dalby Bugt og blev stående. D. $16/1$ kl. ca. 03⁰⁰ kom V. flot ved fremmed hjælp, hvorefter der ankredes. Kl. 10⁰⁰ fortsatte V., der var blevet læk, rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

6. M/S ÄGÄIS af Hamburg, 298 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Herøen med salt.

Grundstødt d. $13/1$ 53 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $14/1$ 53.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte Ä. under en svag til let SV.-lig brise ud for Korsør. D. $14/1$ kl. 09¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp.

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

7. SM. JØRGEN RING af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Odense til Kolding med bomuldsfrøkager.

Grundstødt d. $14/1$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $16/1$ 53.

Kl. 18³⁰, da J. R. i diset vejr befandt sig i Kolding Fjord, sås fyret på Skærbækværket et øjeblik, hvorefter det forsvandt af syne igen. Der fortsattes med langsom fart, idet loddet holdtes gående. Der loddedes først 17 m vand, derefter aftagende dybder til 14 m, hvorefter motoren stoppedes. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved Løverodde og blev stående. D. $15/1$ kl. ca. 10⁰⁰ kom J. R. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

8. S/S LINDHAUG af Haugesund, 1273 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Herøya til Hobro med kalksalpeter.

Grundstødt d. $14/1$ 53 i Mariager Fjord.

Strandingsindberetning dat. $16/1$ 53. Søforklaring og søforhør i Hobro d. $19/1$ 53.

Kl. 08¹⁵ lettede L., der havde lods om bord, under en let SV.-lig brise med en sigtbarhed på 2—3 sm. fra en ankerplads på Mariager Fjord ud for Mariager og fortsatte sejladsen med maskinen gående halv kraft frem. Da skibet nærmede sig Lunddalstørven, bemærkedes det, at den hvide kost N. for grunden manglede, og kl. 08³³ sattes maskinen på langsomt frem. Kl. 08³⁸, da Lunddalstørven var passeret, beordredes maskinen fuld kraft frem, men kl. 08⁴⁰ tog skibet grunden og blev stående. D. $15/1$ kl. 15⁴⁵ kom L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen er sket på en ukendt pulle NV. for Lunddalstørven

9. Ff. ELSE MATHIASSEN af Bredballestrand, 20 B. R. T. Bygget 1951. På rejse fra Frederikshavn til Odden havn i ballast.

Grundstødt d. $16/1$ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/1$ 53. Søforklaring i Frederikshavn d. $10/2$ 53.

Kl. 20⁰⁰ passerede E. M. i tæt tåge lysspirtønden på $56^{\circ}13'1$ N. $11^{\circ}27'0$ Ø. Herfra styredes S. t. V. Efter $1\frac{1}{2}$ times sejlads mindskedes farten, og der loddedes 16 m vand. Kl. 22⁰⁰ viste et lodskud 10 m vand. Der blev nu gået langsomt frem på maskinen, og loddet holdtes gående. Kort efter at der var loddet 4 m vand, tog fartøjet grunden ca. 1000 m Ø. for Odden havn og blev stående. D. $17/1$ kl. 23¹⁵ kom E. M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

10. M/S LISA af Hamburg, 511 B. R. T. På rejse fra Aalborg til Hamburg med kisaske.

Grundstødt d. $16/1$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17/1$ 53.

Kl. 23³⁰ grundstødte L. under en let V.-lig brise med Ø.-gående strøm og usigtbart vejr på Lægaarden Ø. for Hals. D. $17/1$ kl. 23³⁰ kom skibet flot ved hjælp af et bugserfartøj. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning.

11. SM. JØRGEN KRAUSE af København, 232 B. R. T. Bygget 1947 af fyr og stål.

På rejse fra Gdansk til Korsør med kul.

Grundstødt d. $17/1$ 53 ved Møens S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $20/1$ 53.

D. $16/1$ kl. 15²⁷ passerede J. K. under en let VNV.-lig brise Rønne lys- og fløjtetønde, hvorefter der styredes V. $\frac{3}{4}$ S., idet loggen, der viste 0, blev sat. Kl. 22⁴⁵, da loggen viste 41, blev det tæt tåge. Motoren sattes på langsomt frem, og forskriftsmæssigt tågesignal afgaves. D. $17/1$ kl. 03⁰⁰, da loggen viste 51,5 loddedes 42 m, og kursen ændredes til V. $\frac{3}{88}$ N. Kl. 09⁰⁰, da loggen viste 66,5, loddedes 25 m, og kursen ændredes til V.t.S. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 17²⁰, da loggen viste 76,5, loddedes 15 m, og kursen ændredes til V.t.S. $\frac{1}{4}$ S. Kl. 18²⁰ viste loggen 78, og

der loddedes 14 m. Kl. 18³⁰ grundstødte skibet ved Møens S.-kyst mellem Møens fyr og Klintholm havn. J. K. er senere bragt flot.

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

12. Ff. ANNA af Arnager, 6 B. R. T. Bygget 1923 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Arnager.

Grundstødt og forlist d. 20/1 53 ved Bornholms SV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 22/1 53. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 30/1 53.

Kl. ca. 15¹⁵ afsejlede A. under en V.-lig kuling med høj sø og tæt tåge fra en fiskeplads ca. 9 sm. SSØ. for Bornholm. Der styredes lidt vesten for NNV., og farten var ca. 6 knob. Strømmen antoges at være S.-gående. Kl. ca. 17³⁰ skurede båden over en sten. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog A. grunden ud for Raghhammerodde og blev stående. De ombordværende — 3 mand — bjergede sig i land. Båden blev vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke ved lodskud eller på anden måde søgte at bestemme fartøjets position, da det nærmede sig land.

13. M/S MAJA af Bremen, 299 B. R. T. På rejse fra Ostende til Frederiksværk havn med koks.

Grundstødt d. 20/1 53 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 23/1 53.

Kl. 11⁰⁰ grundstødte M. i usigtbart vejr på Teglværkshage. Skibet kom senere flot, efter at ca. 50 tons af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

14. SM. PLANET af Aarø Sund, 85 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Aalborg til Nyborg med cement.

Grundstødt d. 22/1 53 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 22/1 53. Søforklaring i Nyborg d. 26/1 53.

Kl. ca. 09⁰⁰, da P. under en let V.-lig brise befandt sig ca. 2 sm. NNV. for Romsø Sund, styrende SSØ., gik føreren under dæk for at smøre motoren, idet han overlod roret til en dæksdreng, der fik ordre til at holde kurs. Kl. ca. 09³⁰ tog P. grunden på Romsø Rev og blev stående. Kl. ca. 14⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke har ført fornødent tilsyn med navigeringen.

15. SM. ALEKSANDER af Hobro, 79 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Mariager til Saksøbing med cement.

Grundstødt d. 26/1 53 ved Fejø.

Søforhør i Saksøbing d. 29/1 53.

Kl. ca. 12⁰⁰ passerede A. under en svag V.-lig brise lodsstationen på Raagø, hvorefter der styredes ned gennem Staalbybet med langsom fart. Kl. 13³⁰ tog skibet grunden på Avernakke Hage og blev stående. En undersøgelse viste, at den hvide 2-kost S. for Avernakke Hage havde mistet topbetegnelsen. D. 28/1 kom A. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

16. SM. JYTKA af Marstal, 95 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Stralsund til Horsens med briketter.

Grundstødt d. 26/1 53 ved Omø.

Søforklaring i Horsens d. 30/1 53.

Kl. ca. 03⁵⁵, da J. i stille vejr passerede lysspirtønden på 55°08'7" N. 11°14'2" Ø. med kurs mod Agersø ledefyr, gik føreren under dæk efter at have givet rorsmanden ordre til at varsko, når Helleholm fyr viste hvidt lys. Da rorsmanden noget senere varskoede herom, beordredes kursen ændret, således at fyret kom agterind, men umiddelbart efter tog skibet grunden inden for den røde 1-kost på Omø Rev og blev stående. Kl. 06⁰⁰ kom J. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren opholdt sig under dæk på et tidspunkt, hvor hans tilstedeværelse var særligt påkrævet af hensyn til skibets navigering, samt at rorsmanden ikke var blevet instrueret om, at fyrets grønne vinkel skulle gennemsejles, før kursen skulle ændres.

17. Ff. KARMEL af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1917 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Nykøbing M. til Grenaa i ballast.

Grundstødt d. 27/1 53 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. 11/3, i Grenaa d. 8/4 og i Frederiksværk d. 15/6 53.

Kl. ca. 10⁰⁰, da K. under en frisk V.-lig brise i diset vejr med motoren gående halv kraft frem befandt sig i Draget, Nibe-Bredning, gik føreren under dæk efter at have beordret bedste-

manden til at holde de hvide prikker godt om stb. Kort efter sås forude et modgående dampskib, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter tog K. grunden i sejlløbets side og blev stående. Fartøjet, der blev læk ved grundstødningen, kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at rorsmanden under passage af et modgående skib har styret for langt ud til siden af løbet.

18. Ff. ANE MARIE af Lohals, 10 B. R. T. På rejse fra Lohals til Skelskør med fisk.

Grundstødt d. $^{28}/_1$ 53 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{2}/_2$ 53. Søforhør i Rudkøbing d. $^{11}/_2$ 53.

Kl. ca. 13⁰⁰, da A. M. under en stiv NV.-lig kuling med høj sø og S.-gående strøm befandt sig på Skelskør red, sås den hvide 2-kost ud for Tudsehage. Farvandsafmærkningen langs indløbet til Skelskør Fjord kunne ikke ses, men fartøjet fortsatte ind mod land. Noget senere tog A. M. grunden og blev stående lidt S. for indløbet. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af vejrforholdene var vanskelig at se.

19. Ff. CHAS af Aarhus, 10 B. R. T. På fiskeri i Skagerrak.

Grundstødt d. $^{1}/_2$ 53 ved Jyllands NV.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $^{2}/_2$ 53. Søforhør i Aarhus d. $^{13}/_5$ 53.

Kl. ca. 13³⁰, da C. under en NØ.-lig kuling med V.-gående strøm var beskæftiget med fiskeri N. for Grenen, slog en sø ind over fartøjet, og motorrummet fyldtes med vand. Fartøjet ankredes op, motorrummet lænsedes, og motoren, der var gået i stå, blev atter startet. Kort efter tog fartøjet endnu en sø over, og motoren gik atter i stå. Ankeret kunne ikke holde fartøjet, og kl. ca. 14⁰⁰ strandede C. ca. 500 m V. for Grenens spids. Besætningen — 2 mand — vadede i land. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

20. Ff. A. KRUSE af Thyborøn, 22 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. $^{6}/_2$ 53 ved Gotska Sandön; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $^{16}/_2$ 53. Forlisanmeldelse dat. Thyborøn d. $^{6}/_5$ 53.

D. $^{4}/_2$ kl. ca. 19³⁰, da A. K. befandt sig ca. 20 sm. V. for Øsel, friskede vinden op til storm fra Ø. Det følgende døgn drev fartøjet for stærk Ø.-lig storm med snebyger ca. 35—40 sm. V.-over, hvorefter kursen sattes mod Gotska Sandön, der antoges at ligge ca. 45 sm. længere mod V. D. $^{6}/_2$ kl. ca. 00²⁰ grundstødte A. K. i snetykning lidt Ø. for Hamnudden fyr og blev stående. Besætningen, der bestod af 4 mand, blev bjerget af et andet fiskefartøj. A. K. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

21. Ff. MOGENS af Neksø, 20 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. $^{6}/_2$ 53 ved Gotland; *forlist*.

Søforklaring i Neksø d. $^{16}/_2$ 53.

Kl. ca. 09⁰⁰ lettedes fra en fiskeplads med 48 fv. vand mellem Gotska Sandön og Ösel, og der styredes SV.t.S. Kl. 15³⁰, da en distance af 36 sm. var udløbet, loddedes 50 fv., hvorefter der styredes SV.t.V. Kl. ca. 17⁰⁰, da der blæste en stærk NNØ.-lig storm med snetykning, sås land om styrbord, og kursen ændredes til N.t.Ø. Ca. 45 minutter senere loddedes 48 fv., hvorefter der styredes Ø. i ca. $^{1}/_2$ time. Der loddedes nu 50 fv., og kursen ændredes til SØ. Kl. ca. 19⁰⁰ tog M. grunden ved Skärsende på Fårö og blev stående. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

22. M/S GRY af Aalborg, 257 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Egersund til Florø i ballast.

Grundstødt d. $^{7}/_2$ 53 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Haugesund d. $^{9}/_2$ 53. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $^{23}/_2$ 53.

Kl. 22⁰⁰ pejledes Geitungen fyr i mv. N. 3° V. og Kvittengsøy i mv. N. 76° Ø., hvorefter der under en jævn SSØ.-lig brise med snefald styredes N. 25° Ø. Kort efter tog snetykningen så meget til, at Geitungen fyr ikke kunne ses. Kl. 22³⁰ mindskedes farten til ca. 3 sm./time, og lidt efter sås Skudenæs fyr tværs over bb. Kursen ændredes til N. 10° Ø., og kl. ca. 23⁰⁰ grundstødte G. på skæret Svorting ud for Skitnedal. Skibet fik hurtigt slagside, og besætningen gik i land på skæret, hvorfra de kort efter blev hentet af en lodsbad. Skibet er senere bragt flot.

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

23. Ff. MJOANES af Tofte, 150 B. R. T. Bygget 1932 af eg. På rejse fra Florø til Stavanger med sild.

Grundstødt og forlist d. $\frac{7}{2}$ 53 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d. $\frac{9}{2}$ 53. Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{2}{3}$ 53. Forlis-anmeldelse dat. $\frac{22}{8}$ 53.

Kl. 16⁰⁰ afsejlede M., der havde kendtmand om bord, fra Florø. Da skibet under en svag SØ-lig brise med rolig sø og lokale snebyger havde passeret Steinsund og befandt sig tværs af Nora, sås forude et blinkfyrtårn, som antoges at være Sogneoksen fyr, og der holdtes op mod dette. Kort efter sås land klos om bb. Motoren blev stoppet og derpå kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. ca. 22⁰⁰, tog M. grunden ved Sejsnappestallen og blev stående. Skibet sank hurtigt med agterenden, og der udsendtes nødsignaler. Kort efter gik besætningen og kendtmanden i båden. D. $\frac{8}{2}$ kl. 01⁰⁰ sank M.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at fyret ved Sejsnappestallen fejlagtigt er blevet antaget for Sogneoksen Fyr.

24. M/S PRIMULA af Esbjerg, 1812 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Aarhus til London med landbrugsprodukter.

Grundstødt d. $\frac{7}{2}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst; søgt nødhavn.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{9}{2}$ 53.

Kl. 21⁴⁷ passerede P. under en svag NNØ-lig luftning i sigtbart vejr lys- og fløjtetønden S. for Sletterhage fyr. Derfra styredes 116° rv., indtil lystønden på 56°03'8" N. 10°45'9Ø. kl. 22⁰³ passeredes i ringe afstand, hvorefter kursen ændredes til 68° rv. mod lysspirtønden på 56°05'8N. 10°45'Ø. Kl. 22²⁸ sås denne lysspirtønde lidt foran for tværs om bb., og roret blev lagt hårdt bb. Samtidig skiftede Hjelm fyr fra grønt til rødt. Kl. ca. 22³⁰, da P. lå 20° rv. an, mærkedes nogle stød i skibet. Motoren stoppedes og beordredes derpå fuld kraft bak, hvorefter skibet manøvreredes ud i Hjelm fyrs grønne vinkel. Da pejlinger af tankene viste, at P. var læk, blev skibet sejlet tilbage til Aarhus.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende har styret en for S.-lig kurs uden at drage omsorg for, at skibet kom helt tilbage i den oprindelige kurslinie.

25. SM. TERNEN af Ristinge, 67 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Lemvig med briketter.

Rørt grunden d. $\frac{7}{2}$ 53 i Storebælt.

Søforklaring i Aarhus d. $\frac{8}{12}$ 53.

Kl. 19¹⁵, da T. under en svag NØ-lig brise med snebyger befandt sig i farvandet SØ. for Samsø, mærkedes et stød i skibet. Motoren blev straks koblet fra, men da skibet stadig var tæt, fortsattes rejsen. Ved en doksætning viste det sig, at den midterste del af strå kølen var blevet revet af.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har rørt grunden på Bolsax, og at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at en del af farvandsafmærkningen var inddraget.

26. M/S WIM af Rotterdam, 477 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Gent til Middelfart med jerntråd og båndjern.

Grundstødt d. $\frac{8}{2}$ 53 ved Aarøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{2}$ 53. Søforklaring i Middelfart d. $\frac{16}{2}$ 53.

Kl. 12⁵³ passerede W. under en SØ-lig kuling med snebyger og mådelig sigtbarhed lysspirtønden på 55°07'9" N. 9°45'4" Ø., og der fortsattes i den minestrøgne rute, idet ekkolodet holdtes gående. Kl. 13³⁵ tog skibet grunden ud for N.-pynten af Aarøs Kalv og blev stående. D. $\frac{12}{2}$ kl. 05⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være snetykning, muligvis i forbindelse med en ukendt deviation på kompasset.

27. S/S FULTON af Bergen, 1150 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Porsgrunn til Aabenraa med kalksalpeter.

Grundstødt d. $\frac{9}{2}$ 53 ved Sjællands V.-kyst.

Søforhør i Kalundborg d. $\frac{12}{2}$ 53.

Kl. 01²⁶ passerede F. under en frisk Ø.-lig brise med let diset vejr lys- og fløjtetønden på 55°58'2N. 11°00'8" Ø., hvorefter der styredes rv. 202° mod Røsnæs fyr, der fejlagtigt antoges for at være fyret på Røsnæs-Puller. Da distancen til lysspirtønden på 55°48'1" N. 10°53'5" Ø. var udløbet, ændredes kursen til rv. 225° og kort efter til rv. 233°. Kl. 03²⁴ sås konturerne af Røsnæs-Puller fyr om stb., og maskinen blev straks stoppet og kl. 03²⁵ beordret fuld kraft bak; men kl. 03²⁷ grundstødte skibet på Røsnæs-Puller og blev stående. D. $\frac{10}{2}$ kl. 08³⁰ kom F. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af fyrene.

28. Stasisbryder VALDEMAR af Glyngøre, 350 B. R. T. Bygget 1886 af stål. På rejse fra Nykøbing M. til Løgstør.

Grundstødt d. $10\frac{1}{2}$ 53 i Limfjorden.

Indberetning fra statens istjeneste dat. $11\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 05⁴⁵ grundstødte V. under snetykning på V.-kysten af Fur S. for Molerbroen. Kl. 21⁵⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

29. SM. AAR af Hamburg. På rejse fra Herøen til Stubbekøbing med 450 tons kalksalpeter.

Grundstødt d. $15\frac{1}{2}$ 53 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Stubbekøbing d. $17\frac{1}{2}$ 53.

Kl. ca. 16³⁰, da A., der havde lods om bord, med langsom fart under en svag Ø.-gående strøm befandt sig ud for den første røde 1-kost ved sejlløbet ind til Stubbekøbing, drejedes lidt stb. over for at komme over i den V.-lige side af løbet. Da skibet befandt sig ud for den anden røde 1-kost, tog det grunden og blev stående. D. $16\frac{1}{2}$ kl. ca. 15⁰⁰ kom A. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at farvandsafmærkningen på grund af isdrift ikke var på plads, og dels at lodsens har bedømt strømmens fart forkert.

30. M/S ELBING V af Bremerhaven, 205 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Vlaardingen til Korsør med superfosfat.

Grundstødt d. $17\frac{1}{2}$ 53 ved Lollands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $20\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 03⁰⁰ passerede E. V under en VSV.-lig kuling med stedvis tåge Kjels Nor i en afstand af ca. 3 sm., hvorefter der styredes dv. 25°. Kl. 03³⁰ loddedes 17 m, kl. 03⁵⁵ 21 m og kl. 04²⁵ 17 m. Kl. 04⁵⁰ rørte skibet grunden. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, og det forsøgtes at vende skibet på modsat kurs, men herunder tog E. V atter grunden og blev stående på V.-siden af Albue Triller. Ved dag gry konstateredes det, at der løb en hård strøm. Kl. 15⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen bøjedes slingrekølene samt et skruerblad.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

31. M/S MULAN af Rotterdam, 249 B. R. T. På rejse fra Grangemouth til Aalborg med jernplader.

Strandet d. $17\frac{1}{2}$ 53 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $17\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 02⁰⁰ strandede M. under en frisk NV.-lig brise med N.-gående strøm 1 km N. for Lodbjerg fyr. D. $16\frac{1}{5}$ blev skibet bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til strandingen angives at være fejl ved kompasset.

32. SM. DUEN af Aalborg, 50 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Horsens til København med kondenseret mælk,

Grundstødt d. $18\frac{1}{2}$ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19\frac{1}{2}$ 53. Søforklaring i Hundested d. $25\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 15³⁰ passerede D. i tåge „Kattegat SW.“ fyrskib, hvorefter der styredes NØ.t.Ø. Da en distance på 4 sm. var udløbet, ændredes kursen kl. 16³⁰ til Ø.t.S. Kl. ca. 17¹⁵ ændredes kursen til Ø., og sejladsen fortsattes under en opfriskende SV.-lig brise med sigtbart vejr. Kl. 18⁰⁰ blev det igen diset, og hvert 10. minut loddedes uden at få bund. Kl. 20⁰⁰ ændredes kurs til Ø.t.N. Kort efter sås forude en klar lanterne og tilsyneladende et rødt lys i nærheden af lanternen, og kursen ændredes to streger stb. over. Kort efter tog D. grunden ca. 200 m V. for molen ved Tisvildeleje. D. $20\frac{1}{2}$ kl. 17⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var losset i land.

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

33. SM. MAJBORG af Sibbo (Finland), 311 B. R. T. Bygget 1950. På rejse fra Warnemünde til Nexsø i ballast.

Grundstødt d. $18\frac{1}{2}$ 53 ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 23¹⁵ grundstødte M. under en stiv SV.-lig kuling med tæt tåge umiddelbart S. for Helligpeder havn. D. $28\frac{1}{2}$ kl. ca. 08⁰⁰ kom M. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

34. Ff. TERNEN af København, 6 B. R. T.

Grundstødt d. $19\frac{1}{2}$ 53 ved Sveriges S.-kyst; *forlist*.

Forlisanmeldelse dat. $28\frac{1}{2}$ 53.

Da T. befandt sig ud for Trelleborg, opstod der rorskade. Fartøjet opankredes, men kl. ca. 10³⁰ drev T. på land ved Stavstensrevet. Fartøjet er senere blevet vrag.

35. SM. AMORA af Købmannebro, 86 B. R. T. Bygget 1899 af eg og fyr. På rejse fra Göteborg til Nørresundby med papir.

Grundstødt d. $20\frac{1}{2}$ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $20\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 15⁴⁵ grundstødte A. under en SV.-lig kuling med V.-lig strøm og isgang ved Kanal-hagen. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bugserfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være isforholdene.

36. M/S AMOS af København, 490 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Hauge-sund til Florø i ballast.

Grundstødt d. $20\frac{1}{2}$ 53 ved Norges V.-kyst.

Søforklaring i Bergen d. $25\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 03⁰⁴ passerede A., der havde kendtmand om bord, Bratholmen fyr, hvorefter der styredes N.t.V. med fyret ret agterude, til Larsraaholm fyr viste hvidt lys, hvorefter kursen ændredes mod fyret. Noget senere, da skibet kom ind i Fribergholm fyrs hvide vinkel, styredes mod dette fyr. Det besluttedes nu at fortsætte sejladsen N.-på i Larsraaholm fyrs Ø.-lige hvide vinkel, og da A. antoges at befinde sig midt mellem Larsraaholm fyr og Fribergholm fyr, ændredes kursen til NØ.t.N. $1\frac{1}{2}$ N. for at passere igennem Larsraaholm fyrs V.-lige røde, hvide og grønne vinkler. Kl. 03⁴⁵, da fyrets Ø.-lige hvide vinkel endnu ikke var kommet i sigte, beordredes roret stb., men umiddelbart efter tog A. grunden på Svartskärs østside og blev stående. Motoren stoppedes og beordredes kort efter, da A. med bb.s side faldt ind mod grunden, fuld kraft bak, hvorved skibet kom flot. Kl. 05¹⁵ ankredes mellem Odderkalv og Borholmen. D. $21\frac{1}{2}$ kl. 12¹⁰ fortsattes sejladsen til Bergen. Ved grundstødningen blev A. læk i forpeaken og 1-lasten.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlstyring.

37. SM. FISCHLAND af Hamburg. På rejse fra Hamburg til Nykøbing S. med koks.

Grundstødt d. $20\frac{1}{2}$ 53 i Storebælt.

Søforklaring i Nykøbing S. d. $26\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 06⁴³ passerede F. under en svag SV.-lig luftning lysspirtønden på $55^{\circ}36'N$. $10^{\circ}48'4$ Ø., hvorfra der styredes rv. 322° . Kl. 07¹⁰ grundstødte skibet på Bolsax og blev stående. Kl. ca. 17⁰⁵ kom F. flot under en opfriskende SV.-lig storm med høj sø ved egen hjælp, efter at en del af dækslasten var blevet kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at kursen ikke blev ændret ved lys- og fløjtetønden på $55^{\circ}39'3$ N. $10^{\circ}44'7$ Ø.

38. M/S VIKING af Rotterdam, 250 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Svendborg med koprakager.

Grundstødt d. $20\frac{1}{2}$ 53 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 03⁰⁰ grundstødte V. ved St. Jørgen. Strømmen var Ø.-gående. D. $22\frac{1}{2}$ kom V. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mangelfulde søkort.

39. SM. RISØ af Roskilde, 36 B. R. T. Bygget 1889 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Nørresundby til Gaabense med cement.

Grundstødt d. $21\frac{1}{2}$ 53 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Køge d. $9\frac{1}{3}$ 53.

Kl. ca. 06⁴⁵ opdagedes det, at R., der havde ligget opankret i 3 m vand mellem Storstrømsbroen og Gaabense færgebrog med 20 fv. kæde ude, var gået i drift. Det blæste en opfriskende SV.-lig kuling, og før motoren kunne startes, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 18⁰⁰ kom skibet flot under højvande.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

40. S/S FREDEN af Stockholm, 1236 B. R. T. På rejse fra Blyth til Vejle med kul.

Grundstødt d. $23\frac{1}{2}$ 53 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $24\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 00⁰⁰ grundstødte F. under en frisk V.-lig brise med klart vejr på Lillegrunden. Skibet kom senere flot ved hjælp af bjærgningsdampere.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

41. SM. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Horsens til Wismar i ballast.

Grundstødt d. $25\frac{1}{2}$ 53 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring of søforhør i Korsør d. $4\frac{1}{3}$ 53.

Kl. 13⁴⁵ passerede E. under en frisk SV.-lig brise med N.-gående strøm den hvide 3-kost SØ. for Ashoved tæt om bb., hvorefter der styredes dev. ØSØ., dv. ÷ 4° . Kl. 15²⁰ havdes

Vesborg fyr tværs om bb. i en afstand af ca. 5 sm. Kl. 16⁰⁰ pejledes Fyns Hoved om stb. i misv. S.t.V.^{3/4}V.en afstand af ca. 3 sm. Kl. 16¹⁰, da en rød 1-kost sås ca. 4 str. om stb., lagdes roret hårdt stb., men umiddelbart efter tog E. grunden på Lillegrund N. for Fyns Hoved og blev stående. Kl. 20⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

42. SM. LILLEBÆLT af Assens, 149 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Assens til Wismar i ballast.

Grundstødt d. 25/2 53 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Køge d. 5/3 53.

Kl. 00⁰⁵ passerede L., der gik med nedsat fart for motoren alene, i tæt tåge Fehmarnbelt fyrskib. Derefter udsejledes på kurs mv. SØ.t.Ø. en distance på 11 sm., hvorefter der styredes mv. S. Da der var udsejlet 32 sm. fra fyrskibet, og skibet efter bestikket befandt sig ca. 5 sm. fra Wismar anduvningsbøje, stoppedes motoren, og håndlodet gjordes klart. Der sås nu land forude, og motoren blev kastet fuld kraft bak, men straks efter, kl. 06³⁰, tog skibet under en svag S.-lig brise grunden ved Rerik West og blev stående. D. 26/2 kl. 17³⁰ kom L. flot ved hjælp at et bjergningsfartøj og sejlede til Wismar. Skibet havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen. Under bjergningen blev stormastens krave og det ene ankerklyds beskadiget.

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

43. SM. ALVA af Aalborg, 97 B. R. T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Aalborg til Frederiksværk med råjern.

Grundstødt d. 27/2 53 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 25/2 53.

Kl. 11²⁵ grundstødte A. under en let SV.-brise med diset vejr på den SV.-lige side af Kirkegrund. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dels det usigtbare vejr og dels, at farvandsafmærkningen var i uorden på grund af is.

44. Russisk Trawler G. 186.

Grundstødt d. 27/2 53 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/2 53.

G. 186 grundstødte under en jævn NV.-lig brise på Smaagrundene. Kl. ca. 23⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

45. SM. REGNBUEN af Aalborg, 149 B. R. T. Bygget 1952 af eg og bøg. På rejse fra Stettin til Lemvig med kul.

Grundstødt d. 27/2 53 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d. 2/3 53.

Kl. ca. 08⁰⁰ passerede R. Hals Barre, hvorefter vejret blev usigtbart. Efter at Bredhage var passeret, blev sigtbarheden endnu ringere. Farten mindskedes, og der styredes SV. Kort efter gik farten af fartøjet, og det viste sig, at R. havde taget grunden på Uttrup Bløde. Kl. ca. 12⁴⁵ kom R. flot ved hjælp af en slæbebåd, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

46. SM. SIORAK af København, 100 B. R. T. Bygget 1950 af eg. På rejse fra Fiske-næsset til Frederikshaab med stykgods.

Grundstødt d. 27/2 53 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforhør i Frederikshaab d. 2/3 og i Godthaab d. 20/3 og 21/3 53. Forlisanmeldelse dat. 30/4 53.

Kl. 15³⁰ passerede S., der havde kendtmand om bord, varden på Ikermiut, hvorefter der styredes S.-efter. Kort efter friskede det op fra NV. med sneykning. Kl. 16³⁰ sås om bb. bråd fra et skær, der antoges at være S.-spidsen af Agparssuit-øgruppen. Da dette skær var passeret, forandredes kursen til Ø. for at søge ankerplads i læ for vind og sø. Kl. 16⁴⁰ så føreren og kendtmanden, der begge stod forude, bråd ret for. Roret beordredes hårdt stb., og ankeret blev sat, ligesom motoren beordredes fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede skibet imidlertid mod et skær og blev stående. Besætningen blev bragt i land af tililende motorbåde. S. er senere gledet af skæret og sunket.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

47. Ff. DULLE af Udbyhøj, 11 B. R. T. På rejse fra fiskeplads V. for Anholt til Grenaa.

Grundstødt d. 28/2 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 3/3 53.

Kl. ca. 23¹⁵ hørtes Fornæs fyrs tågesignal i N.-lig retning, og samtidig loddedes 7 m vand. Det blæste en svag VSV.-lig brise med meget tæt tåge. Kl. ca. 23³⁰ hørtes tågesignalet

fra Grenaa havn i SV.t.V.-lig retning, og kursen ændredes der imod. Umiddelbart efter tog fartøjet grunden på Lille Rev og blev stående. D. $\frac{1}{3}$ kom D. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

48. Ff. GRÖ NORTH af Laboe. På rejse fra Anholt til Kiel med fisk.

Grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 53 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{3}$ 53.

Kl. 11³⁰ grundstødte G. i tåget vejr på Hesselø NV.-rev ca. 1 sm. fra land. Kl. 19⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

49. SM. PATRICIA af Svendborg, 35 B. R. T. Bygget 1893 af eg. På rejse fra København til Aarhus med kopra.

Grundstødt d. $\frac{1}{3}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Aarhus d. $\frac{3}{3}$ 53.

D. $28\frac{1}{2}$ kl. 22⁴⁰ pejledes fra P. Hjelms fyr i mv. NNV., giss. afstand 4 sm. Der styredes misv. V. Farten var $5\frac{3}{4}$ knob. Kl. 22⁴⁵ blev det tåget, og farten mindskedes til 3—4 knob. D. $\frac{1}{3}$ kl. 00³⁰ hørtes tågesignal fra Sletterhage fyr i V.-lig retning, og kursen ændredes til mv. $V\frac{1}{2}S$. Kl. ca. 01⁰⁰ tog skibet grunden ved Lushage på Helgenæs og blev stående. Kl. 14⁰⁰ kom P. flot ved fremmed hjælp; tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

50. SM. DICK af Svendborg, 98 B. R. T. Bygget 1904 af jern. På rejse fra Flensborg til Svendborg med koks.

Grundstødt d. $\frac{5}{3}$ 53 ved Ærøsv. SV.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{10}{3}$ 53.

Kl. 19⁰⁰ passerede D. under en svag VSV.-lig luftning Flensborg fyrskib, hvorefter der styredes Ø. Lidt efter blev det tæt tåge. Kl. 20¹⁰ ændredes kursen til NØ. Der loddedes jævnligt. Kl. 20²⁰ ændredes kursen til NØ.t.N., og 30 minutter senere ændredes kursen til N.t.Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. Noget senere stoppedes motoren, og der loddedes nu 4 m vand. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved Skjoldnæs og blev stående. D. $\frac{6}{3}$ kl. ca. 06⁰⁰ kom D. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af dækslasten var blevet kastet over bord.

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

51. SM. LEIF af Aarhus, 163 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Aarhus til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. $\frac{6}{3}$ 53 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $\frac{6}{7}$ 53.

D. $\frac{5}{3}$ kl. 19⁴⁵ pejledes fra L. Dornbusch fyr tværs om bb., afst. 2,5 sm. Herefter blev det diset, og farten mindskedes, samtidig med at kursen ændredes til S. $\frac{1}{4}$ Ø. Der loddedes dybder fra 9 til 7 m vand. Kl. ca. 20⁴⁰, da det var blevet tæt tåge, og et lodskud gav 6 m vand, opankredes skibet. D. $\frac{6}{3}$ kl. ca. 01⁰⁰ friskede vinden op fra V., og ankeret blev hevet hjem. Under letningsmanøvren tog skibet grunden og mistede styringen, hvorefter stb.s anker blev stukket ud. Det forsøgtes at bakke skibet af grunden, men L. drev længere ind mod land og blev stående ca. 100 m fra land. D. $\frac{19}{6}$ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

52. Ff. MAJA af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1907 af eg, bøg og fyr. På fisken i Østersøen.

Grundstødt og forlist d. $\frac{6}{3}$ 53 ved Polens N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{23}{3}$ 53. Forlisanmeldelse dat. Rønne d. $\frac{15}{4}$ 53.

Kl. ca. 18³⁰, da M. under en stiv NV.-lig kuling befandt sig ud for den polske kyst mellem Stilo og Rixhøft, opdagedes det, at fartøjet var læk. Kursen ændredes fra ØSØ. til SØ. og blev $1\frac{1}{4}$ time senere, da der loddedes 5 favne vand, ændret til Ø. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere blev kursen, da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, og motoren begyndte at gå uregelmæssigt, sat mod land. Kort efter gik motoren i stå, og umiddelbart efter tog M. grunden på den yderste revle ca. 10 sm. V. for Rixhøft. Efter ca. $\frac{1}{2}$ times forløb drev fartøjet over revlen, hvorefter jollen sattes i vandet, og besætningen — 3 mand — roede i land.

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

53. SM. EMILIA af Nykøbing M., 125 B. R. T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Ustka til Nykøbing M. med kul.

Grundstødt d. $\frac{9}{3}$ 53 ved Bornholms S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. $\frac{16}{3}$ 53.

D. $\frac{8}{3}$ kl. 18²⁵ passerede E. under en svag N.-lig vind med svær sø anduvningsbøjen ud for Ustka, hvorfra der styredes mv. V.t.N. $\frac{3}{4}$ N. D. $\frac{9}{3}$ kl. 00³⁰ gik føreren til køjs efter

at have overladt vagten til bedstemanden. Kl. 02⁴⁵ varskoedes føreren, at Dueodde fyr sås i V. Føreren beordrede bedstemanden til at styre VSV., men denne misforstod ordren og styrede V.^{1/2}S. Kl. 04³⁰ grundstødte E. ud for Dueodde, men kom flot ved egen hjælp kl. ca. 08⁰⁰, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

54. M/S WELIN af Bergen, 1477 B.R.T. På rejse fra Aarhus til Rotterdam i ballast.

Sat på grund d. ¹¹/₃ 53 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. ¹²/₃ 53. Søforklaring og søforhør i Nyborg d. ¹⁹/₃ 53.

Kl. 09⁵⁵, da W. i stille, diset vejr befandt sig i den minestrøgne rute nr. 28 mellem pkt. 16 og pkt. 17, styrende SØ.-lige kurser, blev skibet påsejlet af norsk „HILDA KNUDSEN”. W. blev læk i agterskibet, der hurtigt fyldtes med vand, og blev derefter sat på grund ved Romsø. D. ¹²/₃ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

55. SM. JOHANNE af Rønne, 52 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra Rønne til Haderslev med lervarer.

Grundstøt d. ¹²/₃ 53 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹³/₃ 53.

Kl. 21³⁰ grundstødte J. under en svag SV.-lig luftning i klart vejr og modgående strøm ved Skarø. D. ¹³/₃ kl. ca. 15⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ledefyrene ved Bækkehave ikke kunne ses.

56. M/S GESCHWISTER RAABE af Bremen. På rejse fra Zeebrügge til Lemvig med kul.

Grundstødt d. ¹³/₃ og ¹⁹/₃ 53 i Limfjorden.

Søforklaring i Lemvig d. ²¹/₃ 53.

Kl. 10¹⁵, da G. R., der havde lods om bord, befandt sig i Thyborøn kanal, tog skibet grunden og blev stående. D. ¹⁸/₃ kom G. R. flot ved fremmed hjælp og sejlede ind til Thyborøn red, hvor der ankredes. D. ¹⁹/₃ kl. 07¹⁰, da skibet, der havde lods om bord, påny befandt sig for indgående i kanalen, tog det atter grunden og blev stående. Kl. 08²⁰ kom det flot igen ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at G. R.s dybgående var utilstrækkeligt oplyst overfor lodsens.

57. M/S EVINA af Kristiansand, 6181 B. R. T. På rejse fra København til Aalborg med brændselolie.

Grundstødt d. ¹⁴/₃ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁵/₃ 53. Søforklaring i Aalborg d. ¹⁶/₃ 53.

Kl. 03¹⁰ grundstødte E. i stille, tåget vejr med udgående strøm på Durhagen. D. ¹⁵/₃ kl. 18⁰⁰ kom skibet flot, efter at ca. 580 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr og strømsætning.

58. M/S MINNA CATHARINA af Hamburg, 138 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Hadsund med kali.

Grundstødt d. ¹⁴/₃ 53 ved Romsø V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁴/₃ 53.

Kl. ca. 07⁰⁰ grundstødte M. C. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm og tåge ved Romsøs NV.-rev. Kl. ca. 18⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsfartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

59. SM. ARRESØ af Frederiksværk, 75 B. R. T. Bygget 1897 af stål. På rejse fra Lübeck til Frederiksværk med råjern.

Grundstødt d. ¹⁵/₃ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Grenaa d. ¹⁶/₅ 53.

Kl. 03⁰⁰ passerede A. „Kattegat SW. “fyrskib tæt om stb. Vejret var tåget, og der holdtes gående i nærheden af fyrskibet ca. 1 time, hvorefter rejsen fortsattes. Noget senere loddedes 5 fv. vand, hvorefter der styredes N., indtil et lodskud gav 11 fv. Kursen ændredes nu til Ø., og med motoren gående langsomt frem holdtes denne kurs til kl. 12⁰⁰, hvorefter der styredes SSØ. under stadig brug af loddet. Herunder loddedes 10—11 fv. vand. Senere aftog vanddybden til 5 fv., hvorefter skruen kobledes fra, men umiddelbart efter — kl. ca. 15⁰⁰ — tog A. grunden i stille vejr ud for Klintebjerg. D. ¹⁶/₃ kl. ca. 06¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp og bugseredes til Odden havn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

60. SM. KVIK af Askø, 20 B. R. T. På rejse fra Ballen til Aalborg i ballast.
Grundstødt d. $15/3$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $16/3$ 53.
 Kl. 20³⁰ grundstødte K. i stille vejr med indgående strøm og tåge i den V.-lige del af Vejdybet på SØ.-siden af Egense Hage. D. $16/3$ kl. 17⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
61. SM. VENØSUND af Struer, 317 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Skive til Wismar i ballast.
Grundstødt d. $15/3$ 53 ved Sjællands V.-kyst.
 Søforklaring i Køge d. $19/3$ 53.
 Kl. 01³⁰ passerede V. under en svag V.-lig brise med tæt tåge „Kattegat SW.” fyrskib, hvorefter der styredes S. 10° V. Farten var knob. Kl. 01⁵⁰ ændredes kursen til S. 48°V., kl. 02⁵⁰ til S. 25° V. og kl. 04³⁰ til S. 30° V. Kl. 05²⁰ tog skibet grunden ca. 1 sm. Ø. for Røsnæs fyr og blev stående. Kl. ca. 06³⁰ kom V. flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen. Ved grundstødningen opstod en mindre læk i forpeaktanken.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev benyttet som kontrol for bestikket.
62. SM. MONSUNEN af Svendborg, 91 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Mariager Fjord til Middelfart med cement.
Grundstødt d. $18/5$ 53 ved Endelave.
 Søforklaring i Kolding d. $23/3$ 53.
 Kl. 00⁰⁰ passerede M. lys- og klokketønden på 55°45'4" N. 10°29'8" Ø. tæt om stb., hvorefter der styredes mod lysspirtønden på 55°40'2" N. 10°1'0" Ø., kurs mv. VSV. Kl. 01⁰⁰ blev det tæt tåge. Klyver og mesan bjergedes, motoren sattes på langsomt frem, og kursen ændredes til mv. NNV., idet det var hensigten at ankre under Endelave, hvortil afstanden antoges at være ca. 2 sm. Kort efter, da der skulle loddet første gang, opdagedes det, at skibet stod på grund S. for Endelave. M. kom samme dag flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning.
63. M/S POLARIS af Hamburg, 113 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Helsingborg med salt.
Grundstødt d. $19/3$ 53 ved Sjællands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $21/3$ 53.
 Kl. 15⁰⁰ grundstødte P. under en jævn SØ.-lig brise med stærk N.-gående strøm og tågedis ud for Lund ved Rødvig. D. $20/3$ kl. ca. 22⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen sprang skibet læk.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.
64. Ff. WILHELM FLORIN af Sassnitz, 72 B. R. T. På rejse fra fiskeplads til Sassnitz med fisk.
Grundstødt d. $22/3$ 53 ved Bornholms Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $23/3$ 53.
 Kl. 23³⁰ grundstødte W. F. i stille vejr under tæt tåge ved Bro Rev S. for Snogebæk havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.
65. Ff. VESTFART af Esbjerg, 233 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.
Grundstødt d. $23/3$ 53 ved Jyllands V.-kyst.
 Søforklaring i Thyborøn d. $25/3$ 53.
 D. $22/3$ kl. 13³⁰ befandt V. sig under en svag NV.-lig brise med diset vejr ved det SØ.-lige hjørne af Tail End fiskeplads. Herfra styredes NØ. $1/2$ Ø., idet loggen, der viste 0, blev sat. D. $23/3$ om natten, da loggen viste 120, toges ekkoloddet flittigt i brug, det viste dybder på 10—13 favne, og V. antoges at være ved Jyske Rev. Kl. 04¹⁵ tog V. imidlertid grunden, som det senere viste sig noget N. for Ferring, og blev stående. D. $24/3$ kom fartøjet flot ved hjælp af en bjergningsdamper og blev bugseret ind til Thyborøn.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.
66. SM. LINDHOLM I af Nørresundby, 58 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Nørresundby til Aabenraa med cement.
Grundstødt d. $25/3$ ved Fyns V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $25/3$ 53. Søforklaring i Assens d. $31/3$ 53.
 Kl. ca. 03⁰⁰ passerede L. under en svag V.-lig brise Fænø fyr, hvorefter der styredes S.t.Ø. og S.t.Ø. $1/4$ Ø. i den klare vinkel fra dette fyr. Farten var ca. 6 knob. Kl. 03⁴⁰ blev fyret

væk på grund af diset vejr. Der fortsattes med kurs S.t.Ø.^{1/8}Ø., og kl. ca. 04⁰⁰ grundstødte skibet SV. for Egholm. L. kom kort efter flot ved egen hjælp, men da skibet var læk, blev det atter sat på grund. L. fyldtes hurtigt med vand, hvorefter besætningen — 3 mand — gik i jollen og roede i land. D. ³/₄ blev skibet hævet og bugseret ind til Assens.

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

67. M/S DIVINA af Stockholm, 643 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Nyborg til Aarhus med benzin og olie.

Grundstødt d. ²⁷/₃ ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₃ 53.

Kl. 04⁰⁵ grundstødte D. under en jævn N.-lig brise med S.-gående strøm ved Hindsholms Ø.-kyst på 55°34' N. 10°41' Ø. Skibet kom samme dag flot ved egen hjælp. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

68. Ff. KLARA MUNK af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra København til Esbjerg.

Grundstødt d. ¹/₄ 53 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²/₄ 53.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte K. M. under en svag S.-lig brise med let N.-lig strøm og regntykning ca. 1 km N. for Taarbæk havn. Kl. ca. 24⁰⁰ kom fartøjet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorsmanden faldt i søvn.

69. M/S ANSGARITOR af Bremen, 7550 B. R. T. På rejse fra Nørresundby til Sydamerika med cement.

Grundstødt d. ⁸/₄ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ⁸/₄ 53.

Kl. 07¹³ grundstødte A., der havde lods om bord, i klart vejr under en SV.-lig brise med udgående strøm i den S.-lige side af den gravede rende over Hals Barre. Kl. 14¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være stærk strøm i forbindelse med tilsandning i siden af renden.

70. SM. REGNBUEEN af Aalborg, 149 B. R. T. Bygget 1952 af bøg. På rejse fra Herøen til Stege med kalksalpeter.

Grundstødt d. ¹⁸/₄ 53 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Stege d. ²⁰/₄ 53.

Kl. ca. 19³⁰, da R. i godt vejr med ringe fart befandt sig for Ø.-gående i Langø Vrid, tog skibet grunden i bb.s side af renden. D. ¹⁹/₄ kl. 17⁰⁰ kom R. flot ved fremmed hjælp.

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

71. M/S JOHANNE HØGE af Hamburg, 139 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Aalborg med foderstoffer.

Grundstødt d. ⁵/₅ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ⁵/₅ 53.

Kl. 01⁰⁰ grundstødte J. H. i stille vejr S. for Hals. Skibet kom samme dag flot ved egen hjælp og fortsatte rejsen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at skibet under opankring havde for stærk fremfart.

72. Ff. VORWÄRTS af Neustadt, 15 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

Grundstødt d. ¹⁵/₅ 53 ved Falsters Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²³/₅ 53.

Kl. 02³⁰ tog V. under en jævn SØ.-lig brise med stærk strøm grunden ca. ¹/₄ sm. N. for Gedser fyr og blev stående. Fartøjet blev senere samme dag bragt flot ved hjælp af 2 fiskefartøjer og indbragt til Gedser havn.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

73. SM. INGO af Klädesholmen. På rejse til Frederikssund.

Grundstødt d. ¹⁷/₅ 53 i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. ¹⁸/₅ 53.

Om eftermiddagen grundstødte I. ud for Lille Kregme. I. er senere kommet flot.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

74. Norsk M/S FØRST. På rejse fra Menstad til Sæby med kalksalpeter.
Grundstødt d. $18\frac{1}{5}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Søforklaring i Sæby d. $19\frac{1}{5}$ 53.
 Kl. 02⁰⁰ passerede F. under en frisk SV.-lig brise med diset vejr Hirsholm fyr om stb., hvorfra der styredes SV. t. S. i den minestrøgne rute. Kl. 02³⁰ tog skibet imidlertid grunden SØ. for Diget og blev stående. F. kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.
75. M/S GEZIENA HENDRIKA af Delfzijl, 494 B. R. T. På rejse fra Boston til Sønderborg med kul.
Grundstødt d. $20\frac{1}{5}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $21\frac{1}{5}$ 53.
 Kl. 16³⁰ grundstødte G. H. under S.-gående strøm ved Vesterhage. G. H. kom flot samme dag ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.
76. SM. PALLE af Hasle, 65 B. R. T. Bygget 1908 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Stege med lervarer.
Grundstødt d. $21\frac{1}{5}$ 53 ved Sjællands S.-kyst.
 Søforklaring og søforhør i Stege d. $23\frac{1}{5}$ 53.
 Kl. ca. 20²⁰ passerede P. i diset vejr med regntykning Petersværft, hvorefter farten mindskedes. Kl. ca. 20³⁰ drejedes bb., efter at en rød 1-kost S. for Langø var passeret, og umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. D. $22\frac{1}{5}$ kl. ca. 13⁰⁰ kom P. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 10 tons af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbartvejr.
77. SM. SOLVEIG af Aalborg, 99 B. R. T. Bygget 1931 af eg og bøg. På rejse fra Sønderborg til Graasten med cement.
Grundstødt d. $22\frac{1}{5}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $23\frac{1}{5}$ 53. Søforhør i Skive $10\frac{1}{8}$ 53.
 Kl. ca. 17⁰⁰, da S. i stille, klart vejr befandt sig i Nybøl Nor S. for Fiskenæs, blev et sømærke, der antoges for en hvid halmprík, men senere viste sig at være en rød kost, taget om bb. Umiddelbart efter tog skibet, der gjorde ca. 3 knobs fart, grunden og blev stående. D. $23\frac{1}{5}$ kl. ca. 07¹⁵ kom S. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.
78. SM. GLORIA af Hasle, 80 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Allinge til København med brosten.
Grundstødt d. $1\frac{1}{6}$ 53 ved Amager.
 Søforklaring og søforhør i Rønne d. $11\frac{1}{6}$ 53.
 Kl. ca. 01²⁰ passerede G. den N.-ligste bølge i den gravede rende til Falsterbokanalen. Herfra styredes NV.t.V. under en svag SØ.-lig luftning. Kl. ca. 02⁰⁵, da skibet befandt sig umiddelbart S. for de 2 N.-ligste bølger i den gravede rende gennem Drogden, beordredes bedstemanden, der stod til rors, til at dreje op midt mellem bøljerne og derefter styre mod Nordre Røse fyr, hvorefter føreren gik ind i bestiklukafet, der lå umiddelbart ved siden af styrehuset, for at drikke kaffe. Kl. ca. 02¹⁵ tog G. grunden ca. $\frac{3}{4}$ sm. S. for Nordre Røse fyr og blev stående. Kl. ca. 20⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden ikke har udvist fornøden agtpågivenhed.
79. M/S REINHARD af Hamburg, 288 B. R. T. På rejse fra Sunderland til Frederiksværk med kul.
Grundstødt d. $9\frac{1}{6}$ 53 ved Sjællands N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{6}$ 53. Søforklaring i Frederiksværk d. $13\frac{1}{6}$ 53.
 Kl. 22³⁰ grundstødte R. under en let Ø.-lig brise på Kirkegrund i Roskilde Fjord og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes førerens ukendskab til farvandet.
80. Ff. SIRIUS af Gdynia, 344 B. R. T. På rejse fra fiskeplads til Gdynia med saltet fisk.
Grundstødt d. $12\frac{1}{6}$ 53 ved Saltholms V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $13\frac{1}{6}$ 53.
 Kl. ca. 17²⁰ tog S. i stille vejr med N.-gående strøm grunden ved Smågrundene og blev stående. D. $13\frac{1}{6}$ kl. ca. 08³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en polsk trawler.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlagtig navigering.

81. SM. FURBO af Nørresundby, 150 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Stettin til Horsens med kul.

Grundstødt d. $19/6$ 53 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Aalborg d. $24/6$ 53.

Kl. ca. 14^{00} passerede F. under V.-lig vind med S.-gående strøm pkt. 16 rute 28 (lystønden på $55^{\circ}30'6''$ N. $10^{\circ}52'5''$ Ø.), hvorefter der styredes NV. $3/4$ N. mod lys- og klokkestønden ved Lillegrund. Kl. ca. 15^{00} mindskedes sigtbarheden stærkt på grund af regn, og kl. ca. 15^{30} nedsattes farten, for at der kunne loddes, men umiddelbart efter tog skibet grunden S. for den hvide 2-kost ved landgrunden N. for Fyns Hoved. Roret lagdes hårdt stb., og F. drejede rundt, huggede nogle gange i grunden og kom derefter flot, hvorefter rejsen fortsattes. Ved grundstødningen blev skibet noget beskadiget.

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

82. M/S AMBULANT af Groningen, 132 B. R. T. På rejse fra Hengelo til Helsingborg med salt.

Grundstødt d. $23/6$ 53 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $27/6$ 53.

Kl. 05^{00} grundstødte A. under en svag NØ.-lig brise med S.-gående strøm i Bøgestrømmen ud for Bønsvig. D. $26/6$ kom skibet flot ved egen hjælp.

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

83. S/S HEINRICH JESSEN af Aabenraa, 3388 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Tientsin til Hongkong.

Grundstødt d. $25/6$ 53 ved Kinas Ø.-kyst.

Søforklaring i Hongkong d. $13/7$ 53.

Kl. 11^{12} passerede H. J. Taku Bor fyrskib. Herfra styredes rv. 113° . Kl. 21^{10} blev det tåge, og kl. 22^{42} mindskedes farten til halv kraft frem. Kl. 23^{10} ændredes kursen til retv. 104° . Kl. 23^{13} sås land om bb., og roret lagdes hårdt stb., samtidig med at maskinen beordredes langsomt frem. Kl. 23^{15} beordredes maskinen fuld kraft bak. Kl. 23^{16} tog skibet grunden ved Ellis Island og blev stående. D. $26/6$ kl. 21^{15} kom H. J. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

84. M/S HOU af Lohals, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Lysekil til Thyborøn med sten.

Grundstødt d. $29/6$ 53 ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. $9/7$ 53.

Kl. 17^{00} afsejlede H. fra Lysekil. Ca. 10 minutter senere, da skibet befandt sig i nærheden af en grund, der var afmærket med en stage med 2 kugler, og som kunne passeres på begge sider, sås om stb. en mindre motorbåd. Roret lagdes bb., men herunder blev føreren blændet af solen og kunne ikke se stagen. Umiddelbart efter tog H. grunden og blev stående. D. $30/6$ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blev blændet af solen.

85. M/S SEEMÖVE af Hamburg, 118 B. R. T. På rejse fra Mülheim til København med jern.

Grundstødt d. $2/7$ 53 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $3/7$ 53.

Kl. 03^{00} grundstødte S. i stille vejr med tågebanker og Ø.-gående strøm på den V.-lige del af Letten grund. Skibet kom flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

86. M/S KAMERAD af Hamburg, 125 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Skive med soyaskrå.

Grundstødt d. $7/7$ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $7/7$ 53.

Kl. 13^{30} grundstødte K. under SV.-lig vind med klart vejr i Gjøl Bredding. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at K.s fører, der var ukendt med farvandet, sejlede efter et fiskefartøj.

87. S/S THEOFOROS af Port Limon, Costa Rica, 3658 B. R. T. På rejse fra Stettin til Thessalonika med kul.

Grundstødt d. $^{10}/_7$ 53 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. $^{10}/_7$ 53.

Kl. 00²⁸ grundstødte T. under en jævn V.-lig brise NV. for Saltholm. Skibet kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

88. M/B JANE af Aalborg, 3 B. R. T. På rejse fra Grenaa til København.

Grundstødt d. $^{15}/_7$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $^{15}/_7$ 53.

Kl. 10⁰⁰ grundstødte J. N. for Katholm udskibningsbro. Fartøjet er senere blevet vrug. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari.

89. Ff. URDA af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Grundstødt d. $^{25}/_7$ 53 ved Rømø V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{25}/_8$ 53.

D $^{24}/_7$ kl. ca. 17⁰⁰ afsejlede U. fra en fiskeplads ca. 75 sm. V. t. S. $^{1}/_2$ S. af Graadyb Barre. Der styredes Ø. t. N. $^{1}/_4$ N. D. $^{25}/_7$ kl. ca. 02³⁰ sås et fyr, der afgav 2 blink, og som antoges for at være Vyl fyrskib. Derefter styredes Ø. Kl. ca. 04⁰⁰ viste en radiopejling, at fartøjet befandt sig betydeligt nærmere land end tidligere antaget. Det forsøgtes straks at lægge fartøjet på modsat kurs, men herunder tog det grunden med agterenden. Det blæste en svag VSV.-lig brise med let SV.-lig dønning, og vejret var diset. Kort efter kom U. flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen mistede fartøjet et stykke af stråkölen, og den agterste del af kølen beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende ikke havde tilstrækkeligt kendskab til farvandet.

90. Ff. C. F. TIETGEN af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1929 af eg, bøg og fyr.

Grundstødt d. $^{29}/_7$ 53 ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra Statens Skibstilsyn dat. $^{6}/_8$ 53.

Om eftermiddagen tog C. F. T. grunden udfor Skallingen under forsøg på at hjælpe Ff. „ZIPPORA“ af Esbjerg, der var grundstødt, af grunden. C. F. T. kom flot ved egen hjælp. En senere undersøgelse viste, at fartøjet havde beskadiget rorstammen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

91. Ff. ZIPPORA af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1930 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $^{29}/_7$ 53 ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{6}/_8$ 53. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{16}/_{11}$ 53.

Kl. ca. 18⁰⁰ afsejlede Z. fra Esbjerg. Vejret var klart, og strømmen var udgående. Da Z. befandt sig omtrent S. for Skallingen og havde lystønden „Tørre Bjælke“ forude om stb., gik føreren under dæk og overlod styringen til bedstemanden. Ca. 5—10 minutter efter tog Z. grunden ca. 200—300 favne NØ.t.Ø. $^{1}/_2$ Ø. for „Tørre Bjælke“ lystønde og blev stående. D. $^{30}/_7$ kl. ca. 00⁴⁵ kom Z. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev kølen og tre spanter beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

92. Ff. SYLVESTER af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1903 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med fisk.

Grundstødt d. $^{31}/_7$ 53 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{5}/_8$ 53. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $^{19}/_8$ 53.

D. $^{30}/_7$ kl. ca. 19⁰⁰ afsejlede S. fra en fiskeplads ca. 36 sm. V.t.N. $^{1}/_2$ N. af Vyl fyrskib. Der styredes Ø.t.S. $^{1}/_2$ S., og farten var 6 knob. Mellem kl. 22⁰⁰ og 23⁰⁰ sås om stb. bøjerne mellem fyrskibene HR. 1 og Vyl. Føreren, hvis arm var kvæstet, gik nu til køjs, og bedstemanden overtog vagten med ordre til at purre føreren, når fartøjet nærmede sig Graadyb. Kl. ca. 23³⁰ sås forude om bb. skæret fra et fyr, hvis karakter endnu ikke kunne bestemmes. Bedstemanden gik nu under dæk og overlod roret til trediemanden med ordre til at styre 108°, indtil ovennævnte fyr var tværs, hvorefter der skulle styres Ø. Da fyret var tværs, ændredes kursen til Ø. Om morgenen kaldte trediemanden på bedstemanden, men da denne kom på dæk, befandt S. sig N. for Graadyb i Skallingen fyrs N.-lige grønne vinkel. De hvide og røde lystønder i Graadyb sås tydeligt. Der holdtes nu S.-over mod den midterste røde lystønde. Ca. 10 minutter senere, d. $^{31}/_7$ kl. ca. 03¹⁵, tog S. under en jævn VNV.-lig brise med indgående strøm og temmelig krap sø grunden, og føreren kom på dæk. Motoren blev koblet fra, og fartøjet kom flot, men kort efter stødte det igen flere gange og blev til sidst stående på Tørre Bjælke i Skallingen fyrs røde vinkel. S. sprang nu læk, og motoren gik i stå. Der opsendtes nød-

raketter, og et andet fiskefartøj kom til hjælp, men kunee ikke komme S. nærmere end ca. 25 favne. Kl. ca. 05³⁰, da S. havde ca. 50° slagside, sprang besætningen — 3 mand — over bord og blev optaget af det andet fartøj. S. er senere blevet vrag.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at bedstemanden overlod roret til en uefaren mand, og dels at han undlod at varsko føreren straks, da S. var kommet N. for indsejlingen.

93. SM. GRØNLANDSFARID af Sørvaa, 321 B. R. T. Bygget 1919 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Tasiussarssuak Fjord til Færingehavn med salt.

Grundstødt d. $\frac{1}{8}$ 53 ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $\frac{8}{9}$ 53.

Kl. ca. 22³⁰ lettede G. under en svag NV.-lig brise fra en ankerplads på ca. 62°56' N. 50°36' V., hvorefter der med langsom fart styredes rv. NV. Kort efter blev det tæt tåge. Kl. ca. 22⁵⁵, da en distance på ca. 1,5 sm. var udløbet, ændredes kursen til rv. V. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere, da en distance på ca. 2 sm. var udløbet, stødte skibet mod et undersøisk skær, der ikke var afmærket i kortet. G. kom efter forskellige manøvrer med maskinen flot i løbet af ca. 5 min., men begyndte straks at synke. G. blev nu opankret på 45—50 favne vand, og det forsøgte at tilkalde hjælp over radioen, men dennes akkumulatører var ødelagt på grund af indtrængende vand. Da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, gik besætningen i skibets motorbåd. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere sank G., hvorefter motorbåden sejlede til Fiskebælt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, dels at skæret var uafmærket i kortet, og dels det usigtbare vejr.

94. M/S ROBERT af Rotterdam, 198 B. R. T. På rejse fra Odense til Grimsby med østersskaller.

Grundstødt d. $\frac{5}{8}$ 53 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{8}$ 53.

Kl. 17⁵⁰ grundstødte R. under en jævn NV.-lig brise med stærk S.-gående strøm på Sprogø Østrev, ca. 200 m fra land. D. $\frac{6}{8}$ kl. 12¹⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning og dårlig udkig.

95. S/S SVAVA af Korsør, 190 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På bjergningsarbejde i Storebælt.

Grundstødt d. $\frac{6}{8}$ 53 ved Sprogø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{7}{8}$ 53. Søforklaring i Nyborg d. $\frac{11}{8}$ 53.

Kl. ca. 05⁰⁵, da S. under en jævn NV.-lig brise med moderat sø og hård S.-gående strøm lå til ankers på Sprogø NV.-rev med en slæbetrosse fastgjort til et skib, der var grundstødt på revet, mistede ankeret sit hold i bunden, og S. drev ind på grunden og blev stående. D. $\frac{9}{8}$ kl. 15²⁰ kom S. flot ved hjælp af 2 bjergningsfartøjer, efter at bunkerul og bjergningsmateriel var blevet lægtret. S. havde tilsyneladende ikke taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

96. M/S BÄR af Kiel, 57 B. R. T. På rejse fra Gilleleje til Kiel med gammelt jern.

Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{15}{8}$ 53.

Kl. 23³⁰ grundstødte B. under en NØ.-lig brise med usigtbart vejr ved Sjællands Rev mellem Snekkeløbet og Bådløbet. D. $\frac{15}{8}$ kom fartøjet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning og usigtbart vejr.

97. Ff. GDY 189 af Gdynia, 74 B. R. T. På rejse fra Gdynia til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{15}{8}$ 53 ved Saltholm.

Strandingsberetning dat. $\frac{15}{8}$ 53.

Kl. ca. 02⁰⁰ grundstødte GDY 189 i stille, klart vejr ved Saltholm V.-kyst. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at fartøjet forsøgte at yde hjælp til et andet fiskefartøj, der var grundstødt på stedet.

98. Ff. GDY 192 af Gdynia, 74 B. R. T. På rejse fra Gdynia til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $\frac{15}{8}$ 53 ved Saltholm.

Strandingsberetning dat. $\frac{15}{8}$ 53.

Kl. ca. 02⁰⁰ grundstødte GDY 192 i stille, klart vejr ved Saltholms V.-kyst. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl ved kompasset.

99. Ff. NORDERDIEK af Finkenwerder, 60 B. R. T. På rejse fra Cuxhaven til fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. $28/8$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/8$ 53.

Kl. ca. 08⁰⁰ grundstødte N. under en jævn VNV.-lig brise med S.-gående strøm og klart vejr på Kalkgrunden ud for Grenaa. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

100. Ff. MARIA af Vaag, 82 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På rejse fra Skuø til Sand.

Grundstødt d. $30/8$ 53 ved Skuø, Færøerne.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. $31/8$ 53.

Kl. ca. 00⁰⁰ afgik M. i roligt vejr fra bygden på Skuø, og der sejlede N.-efter langs kysten i en afstand af ca. 100 m fra denne. Farten var ca. 7 knob. Strømmen var Ø.-gående. Kl. ca. 00³⁰, da M. var ud for Skarvatanga, kom fartøjet ind i en strømhvirvel, hvorved det mistede styringen og tog kurs ind mod kysten. Det forsøgte at lægge roret hårdt stb., men rattet kunne ikke drejes, hvorfor motoren sattes på fuld kraft bak. Kort efter tog M. imidlertid grunden og blev stående. Fartøjet, hvis motor stadig arbejdede fuld kraft bak, gled lidt senere af grunden, men det viste sig, at det var blevet læk. Trods stadig lænsning vedblev vandet at stige i fartøjet, og ca. 1 time senere, da motoren stoppede, gik de ombordværende — 6 mand og 1 dreng — i båden og roede i land. Umiddelbart efter, at besætningen havde forladt fartøjet, gik dette atter på grund og blev stående.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

101. SM. ELLA af Raumo, 308 B. R. T. Bygget 1916. På rejse fra Kotka til Kolding med træ.

Grundstødt d. $6/9$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $10/9$ 53.

Kl. ca. 06²⁰, da E. i stille vejr med hård udgående strøm befandt sig i Kolding Fjord ca. 2 sm. fra lodsstationen på Drejensodde, sattes lodsflag. Lodsens var ikke kommet til syne, da skibet var tværs af Drejensodde, hvorfor sejladsen fortsattes indad. Da E. var ud for Løger Odde, beordredes roret hårdt bb., men rorgængerens opfattede ikke ordren, der derfor blev gentaget. Roret lagdes nu bb., men så langsomt, at skibet tog grunden og blev stående. E. kom senere på formiddagen flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

102. M/S HELT af Kopervik, 72 B. R. T. På rejse fra Frederikshavn til Grenaa med kalksalpeter.

Grundstødt d. $8/9$ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $8/9$ 53.

Kl. 15⁰⁰ grundstødte H. under en jævn til frisk V.-lig brise med N.-gående strøm ved den NØ.-lige del af Nordmandshage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være motorhavari.

103. M/S ATLANTIS af Rotterdam, 258 B. R. T. På rejse fra Rostock til Rudkøbing i ballast.

Grundstødt d. $11/9$ 53 ved Ærø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $11/9$ 53.

Kl. 19¹⁵ grundstødte A. under en V.-lig brise med skyet og regnfuldt vejr på Vene Grund NNØ. for Marstal havn. D. $13/9$ kl. 10³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforhold samt førerens ukendskab til farvandet.

104. M/S REBECKA E. af Hamburg, 216 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Holtenau i ballast.

Grundstødt d. $12/9$ 53 ved Ærø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/9$ 53.

Kl. 16²⁰ grundstødte R. E. under en frisk VNV.-lig brise med regnbyger og N.-gående strøm på Hvine Grund. D. $13/9$ kl. 06³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

105. M/S LA PALOMA af Leer, 333 B. R. T. På rejse fra Harburg til Odense med koks.

Grundstødt d. $16/9$ 53 ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring i Odense d. $18/9$ 53.

Kl. 21⁵⁸ passerede L., der gjorde 9 knobs fart, i klart vejr med N.-gående strøm pkt. 16 i rute 28. Kl. 22¹⁰ passeredes Romsø, hvorefter der styredes 341° . Kl. 22⁴⁵ ændredes kursen til 325° , og kl. 23⁰⁰ til 315° . Hverken rutebøje 17 eller 18 kom i sigte. Kl. 23¹⁵ tog skibet

grunden på Bolsax og blev stående. Positionen bestemtes til 55°41'9 N. 10°40'5 Ø. Kl. 04¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del af dækslasten var blevet kastet over bord. Skibet havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

106. M/S LEOPARD af Hamburg, 340 B. R. T. På rejse fra Stettin til Halmstad med kul.

Grundstødt d. 16/9 53 ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. 17/9 53.

Kl. 01¹⁵ tog L. under en SØ.-lig brise med klart vejr og N.-gående strøm grunden ved Saltholm og blev stående. Kl. ca. 16³⁰ kom skibet flot, efter at ca. 30 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at man fra L. ikke så Ryggen lystønde.

707. S/S ANNMARI af Lidköping, 1169 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Rotterdam til Aarhus med stenkul.

Grundstødt d. 18/9 53 ved Samsøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20/9 53.

Kl. 20⁰⁵ grundstødte A. under en SV.-lig brise med N.-gående strøm og regntykt vejr på Hatter Rev. Skibet kom senere flot ved hjælp af bjergningsfartøjer, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning og usigtbart vejr.

108. M/S VALE af Burgsvik. På rejse fra Sandvik til Haderslev.

Grundstødt d. 20/9 53 i Haderslev Fjord.

Søforklaring i Haderslev d. 23/9 53.

Kl. 12¹⁰ passerede V. med langsom fart en 2-prik, og ca. 1 minut senere tog skibet grunden i bb.s side af sejlløbet og blev stående. Kl. 16¹⁵ kom V. flot ved fremmed hjælp.

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

109. SM. RAUMA af Larvik, 60 B. R. T. På rejse fra København til Egersund i ballast.

Grundstødt d. 24/9 53 i Københavns havn.

Strandingsindberetning dat. 24/9 53.

Kl. 12⁴⁵ grundstødte R. ved indsejlingen til fiskerihavnen S. for Slusehavnen. Kl. 16¹⁰ kom fartøjet flot ved hjælp af en slæbebåd.

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

110. M/S JOHANNES af Hamburg, 100 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Aarhus med foderstoffer.

Grundstødt d. 23/9 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 26/9 53.

Kl. 07³⁰ grundstødte J. under en S.-lig brise med N.-gående strøm på Bjørnsknude Rev. D. 26/9 kom skibet flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

111. SM. A. FABRICIUS af Marstal, 134 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Guldborg til Malmø med sukkerroer.

Grundstødt d. 28/9 53 ved Amagers S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29/9 53. Søforklaring i Marstal d. 5/10 53.

Kl. 18³⁰ passerede A. F. under en svag SØ.-lig luftning med dis lystønden „Bøgestrøm“. Kl. 20³⁰, da det blæste en let SV.-lig brise med regntykning, pejledes Stevns fyr i V., hvorefter der styredes NØ.t.N.^{1/2} N. Kl. ca. 22³⁰ sås i en klaring om stb. et rødt fyr, der antoges for Skanør vinkelfyr. Samtidig sås forude et klart fyr, der antoges for Drogden fyr. Kort efter skiftede det røde fyr farve til grønt. Det sås nu, at det fyr, der var antaget for Drogden, i virkeligheden var Ullerup luftfyr, og motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog A. F. grunden ved Aflandshage og blev stående. D. 29/9 om formiddagen blev skibet bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen fik A. F. lette bundskader.

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

112. S/S BOTNIA af København, 1972 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Helsingfors til København med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. 28/9 53 på Middelgrunden.

Søforhør i København d. 30/9 53.

Kl. 07⁴⁹ passerede B. under en let SØ.-lig brise med hård N.-gående strøm lystønden på 55°39'5 N. 12°41'3 Ø., hvorfra der styredes op mod den hvide 3-kost SV. for Middelgrund.

Kl. 07⁵³ rørte skibet grunden mellem den hvide 3-kost og Søndrehoved-Tønde uden at blive stående. En senere undersøgelse viste, at skibet havde fået en mindre lækage.

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

113. SM. BUSSARD af Tuborg Havn, 231 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Horsøya til Moss med sildemel.

Grundstødt d. ²/₁₀ 53 i Oslo Fjord; *forlist*.

Søforklaring i Larvik d. ²/₁₀ 53. Udateret forlisanmeldelse.

Kl. 02²⁰ passerede B. under en V.-lig kuling Tvistein fyr i ca. 1½ sm.s afstand. Herfra styredes mv. Ø. t. N. ½ N. Kl. 03¹⁵ tog skibet grunden hårdt flere gange, og vandet begyndte at strømme ind i motorrummet. Redningsbåden blev sat i vandet, og besætningen — 5 mand — gik i båden og blev liggende i læ af B., der sank dybere og dybere. Kl. 05¹⁵ blev besætningen taget om bord i lodskutteren fra Stavern. Umiddelbart efter sank B. på 58°57'30" N. 10°02'00" Ø.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

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

Rørt grunden d. ⁶/₁₀ 53 på Themsen.

Søforhør i København d. ²¹/₁₀ 53.

Kl. 19⁰⁰, da A. lå til ankers på Gravesend red på en af en flodlods anvist plads tæt S. for sejløbets midtlinie ud for Tilbury dok, vendte strømmen ved lavvande, og skibet, der havde 45 fv. kæde ude, svajede S.-over. Under svajningen berørte A.s agterende grunden. Der blev straks hevet ind på ankerkæden, og ca. 10 minutter senere blev skibet bragt flot af?. slæbebåde. A. havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at flodlodsens havde anvist skibet en ankerplads, der lå for tæt ved grunden.

115. M/S DUNJA af København, 259 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Rønne til Korsør med skærver.

Grundstødt d. ¹⁰/₁₀ 53 i Grønsund.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. ¹⁵/₁₀ 53.

Kl. 03⁵⁰ passerede D. under en jævn VSV.-lig brise med tilsvarende sø i diset vejr anduvningslystønden S. for Grønsund, hvorefter der styredes ind over Tolke-Barre i den gravede rende. Ledefyrene ved Lægehuk kunne ikke ses, men lystønden mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk var i sigte forude. Kl. 03⁵⁵ tog skibet grunden ca. 200 m NNØ. for den røde 1-kost V. for Tolke-Barre. Kl. 10⁰⁵ kom D. flot ved fremmed hjælp.

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

116. S/S ULLA DAN af Esbjerg, 1650 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra København til Tolkis i ballast.

Grundstødt d. ¹²/₁₀ 53 ved Finlands S.-kyst.

Søforklaring i Helsingfors d. ¹³/₁₀ og i Aalborg d. ²⁰/₁₀ 53.

Kl. 02²³, da U. D., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med smult vande og ca. 6 sm.s sigtbarhed havde Tallørn fyr tværs, sås tydeligt fyret ved Graaskær, der viste hvidt lys. Kl. 02⁴⁰ begyndte fyret at vise rødt, og rorsmanden beordredes til at dreje langsomt til stb. Ordren blev straks efterkommet, men umiddelbart efter rørte skibet grunden ved Graaskær. Maskinen blev straks beordret stoppet, og skibet gled over grunden og drejede stb. over. U. D. sejlede nu tilbage til Helsingfors, hvor det ved en undersøgelse viste sig, at skibet havde fået lækager i bundtankene.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lodsens har bragt skibet for langt over i farvandets bb.s side.

117. M/S HENNY af Bergen, 290 B. R. T. På rejse fra Augustenborg til Bergen med hvede.

Grundstødt d. ¹⁵/₁₀ 53 ved Als V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ¹⁷/₁₀ 53.

Kl. 16³⁰ grundstødte H. i roligt vejr i Augustenborg Fjord. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp, efter at ca. 70 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at styringen svigtede ved en kursændring.

118. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 90 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Travemünde til Frederiksværk.

Grundstødt d. $16/_{10}$ 53 ved Langelands Ø.-kyst.

Søforhør i Frederiksværk d. $21/_{10}$ 53.

D. $16/_{10}$ om aftenen passerede F. i stille, let diset vejr lysspirtønden på $54^{\circ}41'2$ N. $10^{\circ}44'7$ Ø. (pkt. 2 i rute 28), hvorfra der styredes NNØ. Kl. ca. 21^{15} passeredes lysspirtønden på $54^{\circ}52'2$ N. $10^{\circ}50'0$ Ø. (pkt. 5 i rute 28) om bb., og ca. 15 min. senere grundstødte skibet Ø. for Spodsbjerg. D. $17/_{10}$ kl. ca. 10^{00} kom F. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ordren til at styre NNØ. blev misforstået.

119. Ff. ELLY KLITGAARD af Vestero Havn, Læsø, 20 B. R. T. Bygget 1947. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $18/_{10}$ 53 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $19/_{10}$ 53. Søforklaring i Byrum d. $6/_{11}$ 54.

Kl. 01^{00} afgang E. K. i tæt tåge med svag N.-lig luftning og med V.-gående strøm fra en fiskeplads med 20 fv. vand ca. 12 sm. V. for Højen, hvorefter der styredes ØNØ. mod Højen fyr. Farten var ca. 6 knob. Kl. 02^{00} grundstødte E. K. lidt V. for Højen. Fartøjet kom senere flot ved fremmed hjælp.

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

120. SM. PIONEER af Bandholm, 104 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Aalborg til Karlshamn i ballast.

Rørt grunden d. $21/_{10}$ 53 ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $27/_{10}$ 53.

Kl. 16^{00} , da P. under en svag N.-lig brise med diset vejr befandt sig omtrent midtvejs mellem Sandhammeren og Skillinge, besluttedes det at søge havn i Skillinge. Da havnen var i NV.t.V., holdtes ind mod denne, men ca. 15 min. senere rørte P. grunden SØ. for havneindløbet. Skibet fortsatte ind i havnen, hvor der fortøjedes, og en undersøgelse viste, at et skruerblad var slået af og et andet bøjet. P. blev senere bugseret til Rønne for reparation.

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

121. S/S TORHEL af Oscarshamn, 1259 B. R. T. Bygget 1903 af stål. På rejse fra Hull til Næstved med sherry.

Grundstødt d. $25/_{10}$ 53 ved Omø.

Strandingsindberetning dat. $26/_{10}$ 53.

Kl. 02^{25} grundstødte T. under en SV.-lig brise med S.-gående strøm og tåge ved Omø Trindel. Kl. 13^{40} kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

122. SM. TEGL af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Stettin til Lemvig med kul.

Grundstødt d. $28/_{10}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $2/_{11}$ 53. Søforklaring i Struer d. $3/_{11}$ 53.

Kl. ca. 10^{00} passerede T. i diset vejr Ølandshage, og kursen sattes imod den røde l-kost. Da denne var passeret, fik rorsmanden ordre om at styre V. t. S., men ordren blev misforstået, og der styredes i stedet NV. t. V. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved løbets N.-side og blev stående. D. $29/_{10}$ kl. ca. 06^{00} kom T. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

123. SM. LAURA af Stubbekøbing, 60 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Stege til Kolding med sukker.

Grundstødt d. $29/_{10}$ 53 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $30/_{10}$ 53. Søforklaring og søforhør i Kolding d. $2/_{11}$ 53.

Kl. ca. 03^{04} passerede L. i stille, sigtbart vejr med svag regn Æbelø, hvorefter der styredes VSV., idet føreren gik under dæk. Kl. 05^{00} , da Strib fyr på grund af tåge stadig ikke kunne ses, kom føreren påny på dækket, og der loddedes 6 m vand. Skruen kobledes fra, og da der derefter loddedes 3 m vand, blev motoren sat på fuld kraft bak. Umiddelbart efter tog skibet imidlertid grunden ved Stavrshoved og blev stående. L. kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

124. SM. JOHANNE af Brake, 206 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Vejle med koks.
Grundstødt d. $^{31}/_{10}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $^{1}/_{11}$ 53.
 Kl. 15³⁰ grundstødte J. under en SSØ.-lig brise med N.-gående strøm på Vesterhage i Sønderborg Bugt. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr og strømsætning.
125. S/S JOHANNES SCHUPP af Hamburg, 1201 B. R. T. På rejse fra Nordenham til Mariager med koks.
Grundstødt d. $^{31}/_{10}$ 53 ved Sjællands V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $^{3}/_{11}$ 53. Søforklaring i Kalundborg d. $^{5}/_{11}$ 53.
 Kl. 17²⁷ havde J. S., der under en ØSØ.-lig kuling med dis styrede dv. 140°, dv. mv. 0°, afdrift 15°, Røsnæs fyr i rv. 352° og Kalundborg røde fyr i rv. 116°5. Kl. 17³⁴ pejledes Røsnæs i rv. 337° og Asnæs i rv. 149°5. Kl. 17³⁹ pejledes Asnæs i rv. 156° og Kalundborg røde fyr i rv. 105°. Roret blev nu lagt hårdt bb., og maskinen beordredes stoppet, men kl. 17⁴¹ tog skibet grunden på stempullen ved Asnæs NV.-Flak og blev stående. D. $^{3}/_{11}$ kl. 12⁴⁵ blev J. S. bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at en del af dækslasten var blevet lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene og strømsætning i forbindelse med ukendskab til farvandet.
126. M/S FENIX af Västervik, 614 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Grangemouth til Aalborg med koks.
Grundstødt d. $^{1}/_{11}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. $^{3}/_{11}$ 53.
 Kl. 22³⁰ grundstødte F. under en hård SØ.-lig kuling med N.-gående strøm ved spids-tønden på N.-siden af sejrenden over Hals Barre. D. $^{3}/_{11}$ kl. ca. 07⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind- og strømforholdene.
127. SM. LUMA af Graasten, 144 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Middelfart til Trelleborg med sukkerroer.
Grundstødt d. $^{1}/_{11}$ 53 ved Fyns N.-kyst.
 Søforklaring i Odense d. $^{6}/_{11}$ 53.
 Kl. 14⁴⁰ lettede L. under en SØ.-lig kuling fra en ankerplads på 6 m vand S. for Korsøre, hvor der var søgt læ, for at sejle ind på Odense Fjord. Der sejledes ud i Korsøre vinkelfyrs klare vinkel, hvorefter der styredes mod den røde 2-kost SØ. for Korsøre. Da L. var omtrent tværs af denne kost i en afstand af ca. 40 m, mærkedes 2 stød i skibet. L. fortsatte sejladsen, og en undersøgelse viste, at skibet var blevet læk.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at L. under udsejling fra ankerpladsen kom S. for den klare vinkel i Korshavn fyr.
128. SM. ANNA af Hals, 95 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Sakskøbing til København i ballast.
Grundstødt d. $^{5}/_{11}$ 53 i Smaalandsfarvandet.
 Strandingsindberetning dat. $^{9}/_{11}$ 53. Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $^{25}/_{1}$ 54.
 Kl. ca. 13³⁰, da A. i stille vejr befandt sig ud for Oreby i Sakskøbing Fjord, drejede skibet pludselig bb. over og grundstødte i løbets bb.s side. D. $^{10}/_{11}$ kom A. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den ringe vanddybde i løbets sider.
129. SM. ELMO af Marstal, 146 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Nakskov til Svendborg i ballast.
Grundstødt d. $^{6}/_{11}$ 53 i Svendborgsund.
 Strandingsindberetning dat. $^{7}/_{11}$ 53. Søforhør i Stege d. $^{18}/_{11}$ 53.
 Kl. 22³⁰ passerede E. Thurø Rev. Vejret var stille med indgående strøm. Kort efter, at E. havde passeret Maarodde, blev det tæt tåge. Farten mindskedes straks, men kort efter — kl. 23¹⁵ — tog skibet grunden ud for den N.-lige del af Bregninge skov. D. $^{8}/_{11}$ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
130. S/S FYLLA af København, 822 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Dunston til Skive med koks.
Grundstødt d. $^{6}/_{11}$ 53 i Limfjorden.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{9}/_{11}$ 53.

D. $6/_{11}$ grundstødte F. i Sælnundeholm løb, men blev kort efter bragt flot ved hjælp af redningsskib, tilsyneladende uden at have taget skade.

131. SM. MINERVA af Thyborøn, 98 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra Randers til Malmø med sukkerroer.

Grundstødt d. $7/_{11}$ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Søforklaring i Gilleleje d. $20/_{11}$ 53.

Kl. 00⁴⁵ havde M. Hesselø i S. i en afstand af ca. 5 sm., hvorefter der styredes Ø.t.S. $1/2$ S. Farten var 7 knob. Kl. 03¹⁵, da fyrskibet „Kattegat S.“ pejledes i NNØ., blev det tåge. Motoren blev koblet fra, og et lodskud gav 17 m vand. Det blæste en let S.-lig brise; strømmen var V.-gående med en fart af ca. 1 knob. Kl. 04¹⁵ klarede det op, og rejsen fortsattes, men ca. 15 minutter senere blev det påny tåge, og motoren kobledes atter fra. 3—4 minutter senere tog M. grunden ud for Raageleje Hage ca. 50 m fra land og blev stående. Kl. 07⁴⁰ kom skibet flot ved egen hjælp. En senere undersøgelse viste, at kølen var lettere beskadiget. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

132. Ff. NIELS MATHIASSEN af Vejle, 20 B. R. T. På rejse fra Frederikssund til Vejle med ål.

Grundstødt d. $17/_{11}$ 53 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $18/_{11}$ 53.

Kl. 18¹⁵ grundstødte N. M. i tåget vejr under en svag SSV.-lig brise med SV.-gående strøm på Ø.-siden af Sjællands Rev N. for Snekkeløbet. D. $18/_{11}$ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

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

133. M/S ANNCHEN FELTER af Lübeck, 299 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Kolding i ballast.

Grundstødt d. $18/_{11}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/_{11}$ 53.

Kl. 05⁴⁵ grundstødte A. F., der havde lods om bord, under en let SV.-lig brise med tågebanks SØ. for Drejens Odde. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

134. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Hamburg til Graasten med kali.

Grundstødt d. $18/_{11}$ 53 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Graasten d. $21/_{11}$ 53.

Kl. 08³⁰ passerede C. i tæt tåge Flensburg fyrskib med motoren gående langsomt frem. Kl. 09³⁰ ankredes i $4\frac{1}{2}$ fv. vand. Kl. 15³⁰ lettedes fra ankerpladsen, og rejsen fortsattes med motoren gående langsomt frem. Der styredes VSV. Loddet, der holdtes gående, viste $4-4\frac{1}{2}$ fv. vand. Kort efter sås 2-kosten ved Kragesand ret forude, og roret lagdes straks hårdt bb. Et lodskud viste samtidigt $2\frac{1}{2}$ fv., og umiddelbart efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. ca. 22⁰⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

135. SM. THYRA af Odense, 51 B. R. T. Bygget 1887 af eg og fyr. På rejse fra vragefiskeri i Østersøen til Klintholm.

Grundstødt d. $18/_{11}$ 53 ved Møns S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $23/_{11}$ 53. Søforklaring og søforhør i Stege d. $25/_{11}$ 53.

Kl. ca. 16⁰⁰ afsejlede T. under en svag V.-lig brise med tæt tåge fra vraget af S/S „JULIUS MADSEN“ på $54^{\circ}46'1$ N. $12^{\circ}40'6$ Ø. Der styredes NV. t. N. $1/4$ N. Kl. ca. 18⁰⁰, da skibet efter bestikket befandt sig ca. 2 sm. fra Møns fyr, stoppedes motoren, men umiddelbart efter grundstødte T. ca. 1 sm. V. for nævnte fyr. D. $19/_{11}$ kl. ca. 05⁰⁰ kom T. flot ved hjælp af 2 fiskefartøjer. Ved grundstødningen bøjedes skruebladene.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

136. SM. ARIEL af Ebeltoft, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Lübeck til Aalborg med salt.

Grundstødt d. $21/_{11}$ 53 ved Samsø Ø.-kyst; søgt nødhavn.

Søforklaring i Aalborg d. $24/_{11}$ 53.

Kl. 15⁴⁵ befandt A. sig under en VNV.-lig kuling ud for Ljushage i ruten Ø. for Samsø. Kl. 17³⁰ havdes Hatter Barn tværs. Kl. 18⁰⁰ tog skibet grunden på Hatter Rev og blev stående. Motoren sattes på fuld kraft bak, og kl. 18¹⁰ kom A. flot, tilsyneladende uden at have taget skade, hvorefter der sejlede ind til Ballen havn.

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

137. S/S MARITA af Drammen, 1960 B. R. T. På rejse fra Leningrad til Odense med soyamel.

Grundstødt d. 22/11 53 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. 23/11 53.

Kl. 05³⁵ grundstødte M. under en jævn VNV.-lig brise med sydgående strøm på Falske Bolsax. D. 26/11 kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vind og strøm.

138. SM. ALIDA af Groningen, 93 B. R. T. På rejse fra Varberg til Delfzijl med træ.

Grundstødt d. 23/11 53 ved Fejøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/11 53.

Kl. 16⁰⁰ grundstødte A. under en frisk SØ.-lig brise med V.-gående strøm og regndis på Middelgrunden ca. 1 sm. S. for Fejø Sletterev. D. 29/11 kl. ca. 10⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen ikke kunne ses på grund af det tiltagende mørke.

139. SM. EMANUEL II af Bremen, 152 B. R. T. På rejse fra Kolding til Odense med stykgods.

Grundstødt d. 24/11 53 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 26/11 53. Søforklaring og søforhør i Odense d. 28/11 53.

Kl. 16⁵⁰ passerede E. II Enebærøde fyr under en frisk SØ.-lig brise. Strømmen var udgående. Kl. 17⁰⁰ sås om bb. en hvid halmkost, som fejlagtig antoges for den 2. kost ud for bøje 10, og kursen sattes efter et hvidt lys, som antoges at være bøje 7. Umiddelbart efter tog skibet grunden ved Nørreholm og blev stående. D. 26/11 kl. 03⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Under flottagningen blev skruen ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af farvandsafmærkningen.

140. SM. ERATO af Stade, 88 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Esbjerg med kød.

Grundstødt d. 29/11 53 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1/12 53. Søforklaring i Esbjerg d. 4/12 53.

Kl. ca. 09⁰⁰ grundstødte E. under en stiv kuling i Hamborg Dyb. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at olietilførslen til motoren svigtede.

141. Ff. KANIA af Svinemünde, 158 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Grundstødt d. 30/11 53 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 30/11 53.

Kl. 03³⁰ grundstødte K. under en hård til stormende kuling i usigtbart vejr ud for Husby.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

142. M/S THEA af Kalmar, 141 B. R. T. På rejse fra Masnedsund til Hamburg med byg.

Grundstødt d. 1/12 53 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat. 1/12 53.

Kl. 20⁰⁰ grundstødte T. under en frisk V.-lig brise med Ø.-gående strøm ved Kidholm. D. 2/12 kl. 23⁰⁰ kom T. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Gråsten nederste fyr ikke brændte.

143. M/S EWALD EHLERS af Rendsburg. På rejse fra Skælskør til Korsør i ballast.

Grundstødt d. 2/12 53 ved Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/12 53.

Kl. 10¹⁵ grundstødte E. E. under en stiv SSV.-lig kuling med hård udgående strøm og diset vejr i Skælskør Yderfjord ca. 500 m Ø. for lodsbroen. D. 3/12 kl. 10⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af 2 fiskefartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dis og strøm.

144. Ff. IRENE af Travemünde, 67 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.

Grundstødt d. 3/12 53 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4/12 53.

Kl. 19⁰⁰ grundstødte I. under en SSV.-lig brise ca. 300 m N. for Aarsdale havn. D. 4/12 kl. 12⁰⁰ blev fartøjet bragt flot af 2 andre fiskefartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Aarsdale havns 2 røde fyr forveksledes med en lysreklame i Neksø.

145. M/S DONATA af Groningen, 200 B. R. T. På rejse fra Ymuiden til Frederiksværk med råjern.

Grundstødt d. $7/_{12}$ 53 i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. $10/_{12}$ 53.

Kl. 12^{00} grundstødte D. ved N-siden af den gravede rende ind til det danske stålvalseværks havn. D. $8/_{12}$ kl. 23^{00} kom D. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at D. under udsejling fra stålvalseværkets havn for tidligt drejede væk fra den gravede rende.

146. M/S HONDSRUG af Rotterdam, 227 B. R. T. På rejse fra Vlaardingen til Nykøbing M. med superfosfat.

Grundstødt d. $8/_{12}$ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $9/_{12}$ 53.

Kl. ca. 17^{00} grundstødte H. i stille, tåget vejr med V.-gående strøm i Smakmølle Bugt. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

147. SM. EMMA af Rønne, 34 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra Rønne til Nakskov med lervarer.

Grundstødt d. $15/_{12}$ 53 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $2/_{1}$ 54.

Kl. ca. 19^{00} passerede E. under en jævn til frisk SSV.-lig brise med tilsvarende sø og diset vejr lys- og klokketønden på $54^{\circ}51'9$ N. $10^{\circ}56'5$ Ø. (pkt. 6 i rute 28 a), hvorfra der styredes ind mod Albuen for at søge ankerplads i læ for natten. Farten mindskedes, og der loddedes 5 m vand. Derefter loddedes $5\frac{1}{2}$ m og 4 m, og det besluttedes at ankre, men i samme øjeblik tog skibet grunden og blev stående. D. $16/_{12}$ kom E. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

148. S/S STELLA IZZURRA af Venezia, 5596 B. R. T. På rejse fra Limhamn til Rio de Janeiro med cement.

Grundstødt d. $16/_{12}$ 53 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $16/_{12}$ 53.

Kl. 11^{20} grundstødte S. A. i diset vejr med SSØ.-lig vind og N.-gående strøm i den Ø.-lige side af den gravede rende gennem Drogden. D. $20/_{12}$ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

149. SM. CHARLOTTE af Aalborg, 83 B. R. T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra Rørdal til Køge med cement.

Grundstødt d. $19/_{12}$ 53 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $19/_{12}$ 53.

Kl. 13^{00} grundstødte C. i stille, sigtbart vejr med Ø.-gående strøm ved den Ø.-lige side af indsejlingen til Vestre Havn, Aalborg, og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

150. SM. TALATA af Thisted, 100 B. R. T. Bygget 1902 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Aabenraa med briketter.

Grundstødt d. $22/_{12}$ 53 ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $23/_{12}$ 53. Søforhør i Svendborg d. $9/_{2}$ 54.

Kl. 00^{05} passerede T. i usigtbart vejr den røde 2-kost ved Omø Sund, og kursen sattes mod den røde 3-kost N. for Hov, idet der styredes V. $\frac{1}{2}$ S. Kl. 01^{09} , da distancen til 3-kosten var udsejlet, og hverken Hov eller Frankeklint fyr var kommet i sigte, loddedes ca. 14 m vand. Farten mindskedes, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog skibet grunden lidt S. for Kobberdybet og blev stående. D. $23/_{12}$ kl. 01^{00} kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

151. M/S ROSA MÆRSK af Fredericia, 8192 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Punta Cardon til Buenos Aires med gasolie.

Kollideret d. $\frac{5}{1}$ 53 ved Sydamerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{12}{1}$ 53. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $\frac{28}{11}$ 53.

Kl. 18³⁵ passerede R. M., der havde lods om bord, og hvis maskine gik langsomt frem, bøje 22 i sejllobet til Buenos Aires i en afstand af ca. 20 m om stb. Farten var ca. 3 knob. Et modgående skib om bb., som styrede mod R. M., antoges at ville dreje til stb. for at følge løbets retning. Da det andet skib, der senere viste sig at være M/S „MONTE URBASA“ af Bilbao, holdt kurs mod R. M., blev roret, da M. U.s bov var tværs af R. M.s bov i en afstand af ca. 20 m, beordret hårdt bb., samtidig med at motoren beordredes fuld kraft frem, men umiddelbart efter, kl. 18³⁸, tørnede M. U. med stævnen mod R. M.s bb.s side ved forkant af poop'en med voldsom kraft, hvorved der opstod betydelige havarier.

Anm. Søforklaring fra M. U. foreligger ikke.

152. S/S BETTY MÆRSK af Aalborg, 2361 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Setubal til Gent.

Kollideret d. $\frac{6}{1}$ 53 i Gent Kanal.

Søforhør i København d. $\frac{22}{1}$ 53.

Kl. 15³⁰, kort tid efter at B. M., der havde lods og kanalstyrer om bord, og som blev assisteret af slæbebåd, var afgået fra Terneuzen, sås forude et skib, der senere viste sig at være S/S „ROYAL“. Da afstanden mellem de to skibe var ca. 3 skibslængder, mistede B. M. styringen og drejede bb. over. Maskinen beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med damppeben, og stb.s anker blev stukket i bund. Umiddelbart efter tørnede R. med stævnen mod B. M.s bb.s bov, hvorved der opstod ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

153. Ff. DAGNY af Nykøbing M. På rejse fra Vilsund Ø. til Vilsund V.

Kollideret d. $\frac{12}{1}$ 53 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. $\frac{16}{1}$ 53.

Kl. ca. 10⁰⁰ af gik D. i stille vejr med tæt tåge og N.-gående strøm fra Vilsund Ø. Kort efter sås et andet fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „LOTTE“ af Vilsund V., ret forude. Motoren sættes på langsomt frem, men umiddelbart efter tørnede D. med stævnen mod L.s stb.s side. Ved kollisionen blev L. læk og måtte sættes på grund ved Vilsund V.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 10⁰⁰ i stille vejr med tæt tåge og N.-gående strøm befandt sig noget S. for Vilsund bro beskæftiget med trawlfiskeri, sås om stb. et fiskefartøj — Ff. „DAGNY“ af Nykøbing M. Der blev råbt til D., men da dette fartøj fortsatte med at styre ret mod L., blev motoren sat på bak og roret lagt hårdt bb. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at der ikke blev afgivet tågesignal fra noget af fartøjerne, og dels, at ingen af førerne har udvist tilstrækkelig agtpågivenhed.

154. Ff. LOTTE af Vilsund V. På fiskeri i Limfjorden.

Kollideret d. $\frac{12}{1}$ 53 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing M. d. $\frac{16}{1}$ 53.

Se nr. 153.

155. Motorbåd K. B. F. 5 af København, 4 B. R. T. På rejse fra Lynettehavnen til Nordhavnsbassin.

Kollideret d. $\frac{12}{1}$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{7}{5}$ 53.

Kl. ca. 17⁰⁰ afgik K. B. F. 5 fra Lynettehavnen. Kort efter at fartøjet havde passeret Langeliniemolen i en afstand af 10—20 m, sås om bb. M/S „PAN“ af København med stærk fart komme sejlen tværs på K. B. F. 5's kurs. P. drejede nu tilsyneladende til stb. og bakkede. Om bord i K. B. F. 5 satte motorpasseren motoren på fuld kraft bak, hvorefter motorbåden hurtigt stoppede. K. B. F. 5's fører kastede derpå motoren fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen mod K. B. F. 5's bb.s side, hvorved fartøjet blev noget beskadiget.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib undervejs fra Frihavnen til toldboden kl. 17³⁰ kom sejlen langs Langeliniemolens N.-side i en afstand fra denne af ca. 30 m med maskinen gående halv kraft frem, da K. B. F. 5 sås om stb., sejlen tæt op ad molen. Maskinen stoppedes og sættes på fuld kraft bak. K. B. F. 5 syntes samtidig at bakke, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at motorbåd K. B. F. 5 sejlede for tæt på Langeliniemolen, dels at bådens motorpasser på egen hånd satte motoren på fuld kraft bak.

156. B/B PAN af København, 59 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Frihavnen til Toldboden.

Kollideret d. $12/1$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $7/5$ 53.

Se nr. 155.

157. S/S GEORGIA af København, 2292 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra London til København.

Kollideret d. $15/1$ 53 på Themsens.

Søforhør i København d. $22/1$ 53.

Kl. ca. 23²⁷, kort før G., der under en svag V.-lig brise med diset vejr og indgående strøm efter lodsens anvisning styrede 125°, skulle passere Jennings pynt, sås om bb. 2 store, modgående skibe. Det ene af disse var tilsyneladende ved at indhente det andet og befandt sig på siden af dette. I en noget større afstand sås om stb. det røde lys fra endnu et modgående skib, der holdt sig i sin bb.s side af farvandet, og som kort efter drejede bb., således at begge dets sidelys sås. G.s maskine stoppedes, og umiddelbart efter hørtes fra det skib, der var nærmest G., en kort tone. G. afgav nu en kort tone med dampfløjten, og samtidig hørtes en kort tone fra det skib, der befandt sig om stb., og som senere viste sig at være tysk „TIMANDRA“. Kl. 23²⁹ blev maskinen beordret fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves 3 korte toner. Kort efter hørtes også 3 toner fra sidstnævnte skib. Kl. 23³² tørnene G. med stævnen mod dette skibs bb.s bov. Ved kollisionen blev G. let beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

158. Ff. TERNEN af Langø, 10 B. R. T. Bygget 1924 af fyr. På rejse fra Rødby til fiskeplads i Femer Bælt.

Kollideret d. $20/1$ 53 i Femer Bælt.

Søforhør i Nakskov d. $9/8$ 53.

Kl. ca. 09⁰⁰, da „TERNEN“ under en SV.-lig kuling med en fart af 3—4 knob befandt sig i Femer Bælt, styrende en V.-lig kurs, sås forude et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. „TOVE“ af Lohals. Ca. 10 minutter senere tørnede „TERNEN“, hvis fører stod til rors og samtidig var beskæftiget med et tovværksarbejde, mod „TOVE“, der fik en del ovenbords skade.

Af den af „TOVE“s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 09⁰⁰ under en jævn NØ.-lig brise befandt sig i Femer Bælt med trawl ude, førende forskriftsmæssigt dagsignal og styrende en Ø.-lig kurs, sås „TERNEN“ nærme sig på modsat kurs langsomt drejende bb. over. „TOVE“s fart var $1\frac{1}{2}$ —2 knob. Ca. 15 minutter senere, da fartøjerne var i nærheden af hinanden, og „TERNEN“ vedblev at holde kurs mod „TOVE“, drejede dette fartøj stb. over, men umiddelbart efter tørnede „TERNEN“ med stævnen mod „TOVE“s bb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes mangelfuld udvig om bord i „Ternen“.

159. Ff. TOVE af Lohals, 13 B. R. T. På fiskeri i Femer Bælt.

Kollideret d. $20/1$ 53 i Femer Bælt.

Søforklaring i Rudkøbing d. $16/6$ 53.

Se nr. 158.

160. S/S CONCORDIA af København, 2957 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Rotterdam til København med kul.

Kollideret d. $21/1$ 53 på floden Maas.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $14/3$ 53.

Kl. 21¹⁵ afgik C. fra Waalhaven assisteret af lods. Da skibet i stille, let diset vejr befandt sig ud for skibsværftet „New Waterway“, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være hollandsk S/S „TARIA“, som blev assisteret af flere slæbebåde. Kort efter hørtes et signal bestående af 1 lang tone efterfulgt af 1 kort tone. C. afgav 1 kort tone med dampfløjten samtidig med, at roret lagdes hårdt stb., og maskinen blev beordret langsomt frem. Klokkeren var da 21⁴⁶. Kort efter hørtes en af de forreste bugserbåde afgive 1 lang tone efterfulgt af 1 kort tone, og da der samtidig — kl. 21⁴⁹ — sås 3 toplanter og 1 grøn sidelanterne fra en bugserbåd, der befandt sig i indløbet til Wilhelminahaven, beordredes maskinen fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten. Umiddelbart efter sås det, at T. lå tværs i farvandet; maskinen blev nu beordret forceret bak, men kl. 21⁵¹ tørnede C. med stævnen mod T.s bb.s låring. Ved kollisionen fik C. stævnen en del beskadiget, og der sejlede tilbage til Rotterdam for reparation.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

161. SM. REGNBUEEN af Aalborg, 149 B. R. T. Bygget 1952 af bøg og eg. På rejse fra Aalborg til Stralsund i ballast.

Påsejlet ruteafmærkning d. $23/1$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Haderslev d. $\frac{2}{2}$ 53.

Kl. ca. 20¹⁵, da R. under en svag V.-lig brise med klart vejr befandt sig i tvangsroute nr. 38 ca. 0,5 sm. fra lys- og fløjtetønden på 56°51'0 N. 10°36'0 Ø., gik føreren under dæk efter at have beordret rorgængerens til at varsko, når lys- og fløjtetønden var tværs, og til at holde den godt om bb. Kl. ca. 20³⁰ tørnede R. mod lys- og fløjtetønden, der kurede langs stb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at rorgængerens har bedømt afstanden til lys- og fløjtetønden forkert.

162. M/S HUGIN af København, 38 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Kollideret d. $\frac{24}{1}$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{30}{3}$ 53.

Kl. ca. 14³⁰, da H., der var forløjet agter i et skib, som på N.-lig kurs var under bugsering ind til duc d'alberne i Gasværkshavnen, med nedrider på slæbetrossen lå tværs af det bugserede skibs kurs med stævnen i Ø.-lig retning og i en afstand af ca. 5 m S. for en duc d'albe, skulle farten tages af det bugserede skib. Der drejedes bb. Ø. om duc d'alben, og farten mindskedes, men under manøvren blev færgebåd „Ib“ af København, der lå ved duc d'alben, ramt midtskibs af H., hvorved I. blev beskadiget.

Af den af I.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. ca. 14³⁰ lå ved en duc d'albe i Gasværkshavnen, sås H. dreje Ø.-over, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de snævre pladsforhold.

163. M/B IB af København.

Kollideret d. $\frac{24}{1}$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{30}{3}$ 53.

Se nr. 162.

164. M/S TANKBJERG af Egersund, 486 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra København til Hamburg.

Kollideret d. $\frac{8}{2}$ 53 i Østersøen.

Søforklaring i Graasten d. $\frac{7}{3}$ 53.

Kl. ca. 18⁰⁰ passerede T. i klart vejr lysspirtønden pkt. 7 (55°15'9 N. 12°34'2 Ø.) i rute 32 om bb. Kort efter sås forude 3 hvide toplys fra en modgående slæbebåd og sidelysene fra 2 lægtre. Der sås ingen sidelys fra slæbebåden. Det forsøgtes forgæves ved blinksignalering at henlede slæbebådens opmærksomhed på, at sidelysene ikke brændte; men pludselig sås den dreje til stb., hvorefter roret straks lagdes hårdt bb. Umiddelbart efter tørnede slæbebåden med stævnen mod T.s stb.s låring, hvorved der fremkom nogle indtrykninger.

Anm. Søforklaring fra slæbebåden foreligger ikke.

165. M/S INDIAN REEFER af København, 2810 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Santos til Buenos Aires i ballast.

Kollideret d. $\frac{14}{2}$ 53 ved Santos.

Søforklaring i Buenos Aires d. $\frac{20}{2}$ 53. Søforhør i København d. $\frac{8}{7}$ 53.

Kl. 19⁵⁰ afsejlede I. R., der havde lods om bord, under en frisk S.-lig brise med regn fra Santos. Kl. ca. 20²³, da skibet, hvis motorer gik langsomt frem, nærmede sig svinget ved Rio San Amaro, sås forude om stb. 2 færges, der styrede vinkelret på I. R.s kurs. Motorerne blev straks stoppet, og roret lagdes stb., men strømmen, der var hårdt medgående, gjorde det nødvendigt for I. R. at lade motorerne gå fuld kraft bak, og samtidig blev roret lagt hårdt stb. Under denne manøvre faldt I. R. tværs i strømmen og tørnede med stb.s bov mod fiskefartøj „REGWELL“, der lå opankret på floden. Ved kollisionen, der var ganske let, fiskede R.s rig I. R.s skanseklædning, hvorved R.s master knækkede. I. R. led tilsyneladende ingen skade ved kollisionen.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

166. Ff. DAGNY af Skagen, 14 B. R. T.

Kolideret d. $\frac{17}{2}$ 53 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{7}{3}$ 53.

Kl. ca. 07⁰⁰ forsejledes D. fra den nye auktionshal til Vestre Bassin. Da det V.-lige hjørne af V.-molen, hvor der lå flere fartøjer forløjet uden på hinanden, blev rundet, sås et svensk fiskefartøj — L. L. 512 —, der antoges at være i færd med at gå langs kajen. Pludselig bakkede fartøjet ud foran D., hvis motor kastedes fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede D. mod L. L. 512's bb.s side agten for fokkevandet, hvorved der opstod ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra L. L. 512 foreligger ikke.

167. S/S KAREN af København, 1293 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Antwerpen til Bremen i ballast.

Kollideret d. $17/2$ 53 på floden Schelde.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $26/3$ 53.

Kl. 20⁵⁰, umiddelbart efter at K. i usigtbart vejr havde ankret ved „BAT“, sås det røde sidelys fra et skib, som styrede ned mod K., og som senere viste sig at være hollandsk M/S „ALGENTB“. Kl. 20⁵¹ drejede A. bb. over for at gå foran K., og K.s maskine beordredes fuld kraft bak. Kl. 20⁵² tørnede A. med stb.s bov mod K.s stævn, som blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

168. Statsbryder VALDEMAR af Glyngøre, 350 B. R. T. Bygget 1886 af stål. På rejse fra Struer til Løgstør.

Kollideret d. $18/2$ 53 i Limfjorden.

Indberetning fra statens istjeneste dat. $26/2$ 53.

Kl. 08⁰³ løb V., der var ved at bryde isen for M/S „LISA“ af Hamburg, der havde lods om bord, fast i isen. Der afgaves 3 korte toner med dampfløjten, og maskinen beordredes fuld kraft bak. Da L. tilsyneladende ikke stoppede, blev maskinen beordret fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede L. med stævnen mod V.s agterskib, hvorved begge skibene blev noget beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

169. SM. FAUNA af Fredericia, 19 B. R. T. Bygget 1906 af eg.

Tørnet bolværk d. $19/2$ 53 i Søby.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $25/2$ 53.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede F. fra Søby nye havn. Umiddelbart efter at roret var lagt bb. for at styre ud af havneindløbet, tørnedes en undervandshindring, hvorved fartøjet blev tvunget stb. over. Motoren kastedes fuld kraft bak, men inden farten var taget af fartøjet, tørnedes molen, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

170. SM. ALBATROS af Hobro, 122 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Nakskov til Hobro med mellese.

Kollideret d. $26/2$ 53 i Nakskov Fjord.

Søforklaring i Nakskov d. $27/2$ 53.

Kl. ca. 18²⁵ blev A., der i stille vejr med let dis lå opankret for ca. 15 favne ankerkæde ved den røde l-kost ca. $1/2$ sm. V.t.N. for Malø Grund lystønde, påsejlet af S/S „HEBE“ af Aalborg, der var for udgående. Ved kollisionen knustes hækjollen, og sprødet knækkede.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der under sejladen ud af fjorden assisteredes af bugserbåd „URD“ af Kalundborg, som slæbte i en trosse for, passerede Malø Grund lystønde, sås A., der havde været for udgående, ankre op i sejlløbet, hvor dette forandrer retning fra V.t.N. til N. A. holdtes lidt om stb. Kort efter drejede U. stb. for at gå N. om A. Da H. ikke fulgte med, lod U. trossen gå, men denne fiskede en pullert, hvorved U. krængede hårdt over og drejede tværs på H.s kurs. Maskinen, der gik langsomt frem, beordredes fuld kraft bak, men kl. ca. 18²⁵ indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at en medvirkende årsag til kollisionen har været, at A. i strid med handelsministeriets bkg. af $29/7$ 1927 angående særlige regler for sejlads i indre dansk farvand lå opankret i et snævert løb.

171. S/S HEBE af Aalborg, 1336 B. R. T. På rejse fra Nakskov til Aarhus i ballast.

Kollideret d. $26/2$ 53 i Nakskov Fjord.

Søforhør i København d. $12/8$ 53.

Se nr. 170.

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

Kollideret d. $1/3$ 53 i Storebælt.

Søforhør i Nakskov d. $13/3$ 53.

Kl. 08⁵⁵ passerede D. i tæt tåge Gabet, og der fortsattes med mindsket fart. Kl. 12⁵⁷ hørtes tågesignal forude, 2 toner efterfulgt af klokkeringning. Roret lagdes hårdt stb. Kl. 12⁵⁸ beordredes motoren fuld kraft bak. Umiddelbart efter sås et skib, som senere viste sig at være M/S „HANSEAT“ af Hamburg. Roret lagdes hårdt bb., og motoren beordredes kl. ca. 12⁵⁹ fuld kraft frem. Umiddelbart efter tørnede H. med bb.s bov mod D.s bb.s side ud for agterpart af 3-lugen, hvorved der opstod skade på det opstående.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

173. M/S KLINTHOLM af Middelfart, 965 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Antwerpen til København med stykgods.

Kollideret d. $\frac{1}{3}$ 53 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $\frac{19}{3}$ 53.

Kl. 20²⁰ passerede K., der havde lods og kanalstyrer om bord, i stille vejr med tæt tåge Nübbel. Farten var moderat, radarapparatet var i gang, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 22³⁵ hørtes tågesignal fra et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „WIELUN“ af Stettin. K. holdt over i den S.-lige side af kanalen, og der navigeredes med skiftevis langsom fart og stoppet maskine. Kl. 22³⁸, da K. befandt sig ud for 82-km-mærket, sås W.s lanterner ret forude i en afstand af ca. 160 m. K.s motor blev straks beordret fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirenen. K., der befandt sig 15—20 m fra den S.-lige kanalside, drejede nu stb. over, men kl. 22³⁹ tørnede W. med sit bb.s anker mod K.s bb.s bov. Ved kollisionen fik K. en del ovenbords skader i bb.s side af bak og forskib. Skibet, der var tæt, fortsatte sejladsen og ankom d. $\frac{2}{3}$ kl. 01³⁰ til Holtenau.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

174. S/S SAGA af Aarhus, 928 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra København til Antwerpen.

Kollideret d. $\frac{8}{3}$ 53 på Elben.

Søforhør i København d. $\frac{20}{3}$ 53.

Kl. 07⁵⁶ passerede S. under en let til jævn NV.-lig brise og i diset vejr med tågebanker „ELBE 2“-fyrskip, hvorfra der styredes rv. 280°. Farten var nedsat, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 08⁰⁶ hørtes tågesignal bestående af 1 lang tone tilsyneladende forude om stb. Maskinen beordredes først langsomt frem og derefter stop. Da S. ikke mere gjorde fart gennem vandet, afgaves 2 lange toner med dampfløjten. Umiddelbart efter hørtes 1 kort tone fra det andet skib, der endnu ikke kunne ses, og S. afgav påny 2 lange toner. Kort efter kom det andet skib, der senere viste sig at være „OTTO SCHUBERT“ af Hamburg, i sigte i en afstand af ca. 200 m og ca. 3 str. om stb., tilsyneladende med kurs mod S. Fra O. S. hørtes påny 1 kort tone, der fra S. besvaredes med 2 korte toner samtidig med, at roret lagdes hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft frem. O. S. afgav nu 3 korte toner, og om bord i S., der nu havde fået lidt fart fremover, blev roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede O. S. med stævnen mod S.s stb.s side ud for 3-lugen. Ved kollisionen blev S. noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra O. S. foreligger ikke.

175. M/S ESSO KØBENHAVN af København, 12.062 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Purfleet til Saltend med olie.

Kollideret d. $\frac{16}{3}$ 53 på floden Humber.

Søforklaring i Hull d. $\frac{23}{3}$ 53. Søforklaring og søforhør i Nyborg d. $\frac{17}{8}$ 53.

Kl. ca. 05²², da E.K., der havde lods om bord, i stille vejr og hård, medgående strøm, med maskinerne gående halv kraft frem, befandt sig for indgående på floden Humber, blev det meget tæt tåge, og maskinerne beordredes først langsomt frem og blev derefter stoppet. Lidt senere viste skibets radar skibe foran for tværs, og der hørtes klokkringning forude om stb., hvorfor det besluttedes at ankre, og kl. 05²⁵ blev stb.s maskine beordret fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt bb. Straks efter sås to lys, og kl. 05²⁶ stoppedes maskinen, hvorefter begge maskiner beordredes fuld kraft frem, idet roret lagdes hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede E.K. med stb.s side midtskibs mod boven af en ankerligger, der senere viste sig at være S/S „LECH“ af Gdynia. E.K. manøvreredes derefter fri af ankerliggeren og blev opankret. Ved kollisionen blev E.K. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

176. SM. EVA af Rønne, 40 B. R. T. Bygget 1909 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Neksø til København med sandstensfliser.

Tørnet kaj d. $\frac{21}{3}$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $\frac{30}{3}$ 53.

Kl. 06²⁰, da E., der var for indgående i Kalkbrænderihavnen, befandt sig ud for Nordhavnsværftet, blev skruen koblet fra. Kort efter skulle skruen omstyres til bak, men koblingen svigtede, og umiddelbart efter tørnede E.s klyverbom mod kajen, hvorved klyverbommen skubbedes agterover, gennem kappen, mod stormasten, der brækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at 2 bolte i muffekoblingen var sprængt.

177. Ff. NORDHEIM af Fuglefjord, 31 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg. På rejse fra Vestmanhavn til fiskeplads i Vaagøfjord.

Kollideret d. $\frac{7}{4}$ 53 i Vestmannasund; 6 omkomne.

Søforhør i Vestmanhavn d. $\frac{8}{4}$ 53.

Kl. ca. 23⁰⁰, da N. under en svag NØ-lig brise med sigtbart vejr og N.-gående strøm befandt sig for S.-gående i Vestmannasund omtrent ud for Hella 3—400 m fra Vaagølandet, sås forude om bb. et rødt lys fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „STJØRNAN“ af Thorsvig. Ca. 5 minutter senere, da afstanden mellem fartøjerne var mellem 60 og 120 fv., skiftede det røde lys til grønt. Roret lagdes straks stb., men umiddelbart efter tørnede N. med stævnen mod S.s stb.s låring. S. sank øjeblikkelig.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj befandt sig for N.-gående i Vestmannasund med kun rorgængerens på dækket, mærkedes et kraftigt stød i fartøjet, der straks begyndte at synke. Af besætningen, der alle kom på dækket, og som bestod af 7 mand, omkom 6, hvoriblandt rorgængerens, mens een mand blev reddet om bord i N.

Anm. 1. De omkomne vart fiskerne John Hermansen, Hidibjørt Hermansen, Jacob Magnussen, Sigmund Jacobsen og Jeffri Johannesen, alle af Leynum, samt Anton Hermansen af Høsvik.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at S. pludselig drejede ind foran N.

178. Ff. STJØRNAN af Thorsvig, 5 B. R. T. Bygget 1919 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads til Leynum med fisk.

Kollideret og sunket d. $\frac{7}{4}$ 53 i Vestmannasund; 6 omkomne.

Søforhør i Vestmanhavn d. $\frac{8}{4}$ 53.

Se nr. 177.

179. Ff. KAREN af Lundeberg, 8 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $\frac{10}{4}$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{9}{5}$ 53.

Kl. ca. 09³⁰ skulle K., der befandt sig imellem Hirsholmene og Nordre Rønner, og som havde fået et mindre havari på motoren, gå langs siden af et andet fiskefartøj — „SVANEN“ af Frederikshavn. Det blæste en frisk brise med sø. Herunder tørnede K. med sin stb.s bov mod S. midtskibs om bb., hvorved et spant knækkede, og S. blev læk. Da det viste sig, at S. ikke kunne holdes læns ved pumperne, blev S. taget på slæb af K. Efter $\frac{1}{2}$ times slæbning sprængtes slæberen. En ny slæber blev etableret, men kort efter sank S., der målte 11 B. R. T. i 50 m vand NV. for Nordre Rønner. Besætningen — 2 mand — reddede sig om bord i K.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 09³⁰, medens S. var beskæftiget med fiskeri i farvandet Ø. for Hirsholmene, kom K. på prajehold på S.s bb.s side. Under en bakmanøvre blev K. af vind og sø ført ind mod S., hvorved kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af K. har bedømt afstanden mellem fartøjerne og søernes virkning forkert.

180. SM. KOSANGAS af Nørresundby, 148 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Agnesbjerg til Nørresundby med flydende gas.

Kollideret d. $\frac{23}{4}$ 53 i Gøteborg havn.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $\frac{25}{4}$ 53.

Kl. 19⁰⁰ afsejlede K. fra Agnesbjerg. Da skibet, hvis lanterner brændte klart, under en svag brise med sigtbart vejr nærmede sig Gøteborgs havneområde, reduceredes farten til ca. 5 knob. Strømmen var medgående med ca. 1 knobs fart. Kl. 20¹⁵ sås ca. 4 str. om stb. i ca. $1\frac{1}{2}$ skibslængdes afstand toplyset og det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være en Erikbergs mekaniska verkstads aktiebolag tilhørende personalefærge, der var på vej tværs over havnen. K.s ror blev straks lagt hårdt stb., og umiddelbart efter kastedes motoren fuld kraft bak. Der blev afgivet reglementerede signaler for manøvrerne. Straks efter tørnede K. med sin stb.s bov mod færgen. Ved kollisionen opstod der på K. en bule og en revne under bakkdækket et par meter fra stævnen samt en bule i fenderlisten. Efter at skadens omfang var konstateret, fortsatte K. rejsen.

Anm. Søforklaring fra færgen foreligger ikke.

181. Ff. ALLAN af Grenaa, 12 B. R. T. Bygget ca. 1933.

Kollideret d. $\frac{27}{4}$ 53 i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{29}{4}$ og $\frac{8}{5}$ 53.

Kl. ca. 07¹⁵, da A., der var for udgående af Esbjerg fiskerihavn, med langsom fart var ved at runde det N.-lige molehoved, sås et andet fiskefartøj — „ØRNEN“ af Esbjerg — der var for indgående, komme frem bag molehovedet i en afstand af 5—6 favne. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, men herunder satte roret sig fast et øjeblik, således at A. ikke kunne drejes til stb. Umiddelbart efter tørnede Ø. med stor kraft mod A.s stb.s side. A. begyndte straks at synke, men blev sat på grund tæt V. for det N.-lige molehoved. Fartøjet er senere blevet bjerget.

Af den af Ø.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj mellem kl. 07⁰⁰ og

07³⁰ var for indgående til Esbjerg fiskerihan. Det var stærkt lavvande, og strømmen var udgående. Da fartøjet befandt sig ca. 100 m fra det N.-lige molehoved, sås inde i havnen et fiskefartøj — „ALLAN“ af Grenaa — der var for udgående. Ø. holdt over mod det S.-lige molehoved for at passere A. om bb. Da A. imidlertid fortsatte med at styre tværs over havneindløbet, blev motoren sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A.s styregrej svingede.

182. M/S HANNE SVEN af København, 500 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

Påsejlet d. ²⁹/₄ 53 på Casablanca red.

Søforklaring i Casablanca d. ³⁰/₄ 53.

Kl. 13⁰⁰, da H. S. lå opankret på Casablanca red, sås en damper — S/S „AVISMERE“ af London — for indgående, og da A. befandt sig umiddelbart foran indsejlingen til havnen, sås det, at A.s maskine bakkede. Under denne manøvre gik A. i drift og blev af den friske nordlige brise ført ned mod H. S., hvorfra der blev stukket ud på ankerkæden. Umiddelbart efter tørnede A. mod H. S.s bov, som blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

183. Ff. HELGA af Frederikshavn, 13 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Påsejlet d. ²⁹/₄ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. ⁹/₅ 53.

Om formiddagen, medens H. lå opankret på en fiskeplads ca. 2 sm. SSØ. for Hirschholmene fyr, blev det tæt tåge. Kort efter hørtes tågesignalet fra et skib, der senere viste sig at være M/S „KETTY DANIELSEN“ af København. Fra H. blev der afgivet hyppige tågesignaler med klokken. Lidt efter dukkede K. D. pludselig frem af tågen med kurs mod H., som tørnedes kl. 09⁴³ med stor kraft. Ved påsejlingen fik H. en del ovenbords skade samt skade på mast og rig.

Af den af K. D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da K. D., der gik med langsom fart, kl. ca. 09³⁰ befandt sig på 57°27' N. 10°39' Ø., hørtes forude ringen med klokke. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, men inden farten var taget af skibet, tørnedes H. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

184. M/S KETTY DANIELSEN af København, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Kerteminde til Stavanger med korn.

Kollideret d. ²⁹/₄ 53 i Kattegat.

Søforhør i København d. ³⁰/₄ 53.

Se nr. 183.

185. SM. DELFIN af Mariager, 59 B. R. T. Bygget 1924 af eg, bøg og fyr På rejse fra Mariager til Odense med cement.

Kollideret, grundstødt d. ³⁰/₄ 53 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₄ 53. Søforklaring og søforhør i Odense d. ²/₅ 53.

Kl. ca. 05⁵⁵, da D. for indgående befandt sig ud for den NØ.-lige ende af Vigelsodæmningen, blev skibet indhentet af S/S „KOLDINGHUS“ af Frederikshavn på D.s bb.s side. D., der sejlede med en fart af 5—6 knob, holdtes i stb.s side af løbet, men da K.s stævn var på højde med D.s forskib, mistede D. styringen. Skruen blev straks stoppet, men umiddelbart efter tørnede D. med lønningen mod K.s skibside. Skibene kom kort efter klar af hinanden, men umiddelbart derefter mistede D. atter styringen og tørnede mod K. Da skibene et øjeblik efter var kommet klar af hinanden, drejede D. stb. over og tog grunden i stb.s side af sejlløbet og blev stående. Kl. 11²⁰ kom D. flot ved fremmed hjælp. Ved kollisionen fik D. skanseklædningen og rigningen beskadiget.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 05⁴⁵ under en svag SSØ.-lig brise befandt sig ved Trekantet Middelgrund, blev maskinen, der gik halv kraft frem, stoppet, og der holdtes over i bb.s side af sejlløbet for at overhale D. Da skibene var tværs af hinanden, blev maskinen beordret langsomt frem. Da D. var næsten passeret, drejede D. tilsyneladende bb. over og tørnede med bb.s bov mod K.s stb.s låring. Skibene kom atter klar af hinanden, men D. tørnede påny mod K., der ved kollisionen drejede stb. over og rørte grunden i løbets stb.s side.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D. mistede styringen på grund af sugningen mellem skibene.

186. S/S KOLDINGHUS af Frederikshavn, 645 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra København til Odense med passagerer og stykgods.

Kollideret d. ³⁰/₄ 53 i Odense Fjord.

Søforklaring og søforhør i Odense d. ²/₅ 53.

Se nr. 185.

187. Ff. JENNY KRUSE af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg.

Kollideret d. $\frac{6}{5}$ 53 i Grimsby havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{17}{12}$ 53.

Kort før middag kastede J. K. los fra oliekajen i Grimsby havn og sejlede med ca. 2 knobs fart langs dokøen med stb.s side mod kajen. Da fartøjet nærmede sig vestre dokport, som var lukket for udgående skibe, sås Ff. „KARINA“ af Esbjerg forude om bb. på modsat kurs. Pludselig drejede K. bb. over, ind foran J. K.s bov. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men kort efter tørnede K. med sin stb.s bov mod J. K.s stævn. J. K., der ved kollisionen næsten lå stille, led ingen skade.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. ca. 12⁰⁰ afsejlede fra kajen V. for den vestre sluseport i Grimsby havn. Fartøjet stoppede derefter mellem de 2 sluseporte for at afvente udsejlingssignal. En udgående trawler passerede nu forbi, og da den var passeret, sås J. K. ca. 1 skibslængde ret foran for K. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede J. K. med stævnen mod K.s stb.s bov, der led betydelig skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skvldes, at hvert fartøjs fører har misforstået det andet fartøjs manøvrer.

188. M/S KRONBORG af Helsingør, 481 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Helsingborg til Helsingør.

Kollideret d. $\frac{12}{5}$ 53 i Helsingør havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $\frac{16}{5}$ og $\frac{8}{7}$ 53.

Kl. 09⁴⁶ afsejlede K. fra Helsingborg. Da færgen under en let N.-lig brise var tværs af Kronborg Pynt, gaves fløjtesignal for indsejling. Da molerne passeredes, beordredes motoren, der gik fuld kraft frem, langsomt frem, og roret lagdes let bb. Da K. befandt sig midt i havnen, blev motoren beordret langsomt bak, og roret lagdes hårdt bb. Umiddelbart efter varskoede rorsmanden, at skibet ikke lystrede roret. Motoren beordredes fuld kraft bak og umiddelbart efter, forceret fuld kraft bak, men inden farten var gået af K, tørnede færgen kl. 10⁰⁵ mod slæbebåd „URANUS“ af Helsingør, der lå fortøjet ved vestkajen.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at medens dette fartøj kl. 10⁰⁵ lå fortøjet ved kajstrækning nr. 3, blev det påsejlet af K., som ovenfor angivet. Ved kollisionen fik U. skanseklædningen stærkt beskadiget, og skibssiden fin en mindre lækage.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at færgen mistede styringen, fordi et skib ved Helsingør skibsværft var i færd med at røre skruen.

189. M/S DUNJA af København, 259 B. R. T. Bygget 1905 af stål.

Kollideret d. $\frac{21}{5}$ 53 i Rønne havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{2}{6}$ 53.

Kl. 14⁴⁵ afgik D., der på V.-lig kurs havde ligget fortøjet ved Søndre Pier agten for M/S „HAMMERSHUS“, der var i færd med at røre motoren, fra kajen. klar af kajen, men da stævnen var på højde med H.s agterstævn, mistede D. styringen og drejede stb. over. Motoren sattes på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede stævnen mod H.s agterstævn. D. kom hurtigt klar af H.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da D. var ud for H.s agterstævn, drejede det pludselig stb. over, tilsyneladende for at lægge til langs H. for at tage en mand om bord. D. tørnede mod H. som ovenfor beskrevet. Ved påsejlingen fik H. mindre skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D. gik fra kajen uden at foranledige, at H.s motorer blev stoppet.

190. SM. MERKURPAKET af Ronne. 99 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På reise fra København til Rønne med stykgods.

Tørnet bølgebryder d. $\frac{23}{5}$ 53 i Rønne havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{27}{5}$ 53.

Kl. ca. 22³⁰, da M. på SØ.-lig kurs under en svag VSV.-lig brise med let dis var ved at anduve Rønne havn, faldt motorens olietryk, hvorfor føreren gik ned i motorrummet efter at have overladt styringen til bedstemanden med ordre om at holde lysene i sydhavnen om bb. Kort efter, da det røde lys fra blinkfyret på S.-enden af Trindelen bølgebryder kom i sigte, ændredes kursen, således at fyret holdtes om stb., og umiddelbart efter tørnede M. med fuld kraft mod bølgebryderen 25 m N. for fyret. D. $\frac{24}{5}$ kl. ca. 04⁴⁵ kom M. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 4 tons tagsten var kastet over bord og dækslasten flyttet agterover.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes forveksling af fyrene.

191. Ff. JENS FREDERIK af Lønstrup, 15 B. R. T.

Påsejlet d. $\frac{26}{5}$ 53 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $\frac{27}{5}$ 53.

Kl. ca. 10⁰⁰, da J. F. lå fortøjet Ø. for auktionshllen, sås et andet fartøj, der var for

indgående i havnen, og som senere viste sig at være Ff. „SOLVEIG“ af Knipla, nærme sig med kurs mod J. F. Kort efter tørnede S. med stævnen mod J. F.s bb.s side, hvorved lønningen og skandækket beskadigedes.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. kl. ca. 10⁰⁰ skulle lægge til langs bb.s side af J. F., svigtede koblingen, da fartøjet befandt sig ca. 10 m fra J. F., og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor nævnt.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

192. Ff. SOLVEIG af Knipla, 12 B. R. T.

Kollideret d. 26/5 53 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 27/5 53.

Se nr. 191.

193. SM. HJØRDIS af Fuglefjord, 218 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra fiskeplads ved Fylla Banke til Færingehavn med fisk.

Kollideret d. 1/6 53 i Færingehavn.

Søforhør i Færingehavn d. 2/6 53.

Kl. 08⁴⁰ passerede H. i klart, stille vejr med god sigtbarhed Sorte Skær. Farten var ca. 7 knob. Da skibet befandt sig midtvejs mellem Sorte Skær og Den smukke Ø, sås om stb. ud for Sydhavnen et fiskefartøj, der senere viste sig at være M/S „NØRVESUND“ af Aalesund. N. lå med stævnen N.-efter, tilsyneladende stille uden at gøre fart. H. fortsatte sejladsen på en kurs, der ville føre ca. 2 skibslængder foran for N. Da H. havde passeret Søndre Næs og befandt sig i en afstand af ca. 200 m fra det andet skib, sås dette gå frem, og der hørtes 1 kort tone. Om bord i H. blev roret lagt hårdt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med luftfløjten. Da der syntes fare for et sammenstød, sattes motoren på fuld kraft bak samtidig med, at det forsøgte at afgive 3 korte toner med sirenen, men herunder satte luftventilen sig fast, og det afgivne signal blev i stedet 1 lang tone. Under hakningen svingede H. stb. over og tørnede med stævnen mod N.s bb.s side agten for midtskibs.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 09⁰⁰ lå stille med stoppet motor ud for Sydhavnen omtrent midt i fjorden, blev motoren beordret langsomt frem, hvorefter der styredes en NNØ.-lig kurs. 4—5 minutter senere sås H. om bb. i en afstand af 350—400 m, og der afgaves 1 kort tone med luftfløjten, hvorefter der hørtes 1 kort tone fra H. 2—3 minutter senere blev der på blev lagt stb. Fra H. hørtes atter 1 tone. Da en kollision syntes uundgåelig, blev motoren nu sat på fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med luftfløjten; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skvldes, at N. efter at have ligget stoppet uden at gøre fart gik frem for boven af H.

194. M/S CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål.

Påsejlet d. 4/6 53 i Stettin havn.

Søforhør i Saksøbing d. 9/6 53.

Kl. 18⁵⁰, da C. P. B. i stille vejr lå fortøjet ved Betomsky-kajen, tørnede polsk flodpram Z. 5452, der skulle lægge til kaj agten for C. P. B., mod skibets agterende, hvorved C. P. B. fik en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra Z. 5452 foreligger ikke.

195. M/S DAN af Helsingør, 777 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Hålsingborg til Helsingør med passagerer.

Kollideret d. 22/6 53 i Hålsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 30/6 53.

Kl. 10⁰⁰ afsejlede D. fra Hålsingborg. Da fyret ved havnepavillonen passeredes, sås S/S „KÄRNAN“ af Helsingør for indgående ud for det nordre løb. Roret lagdes let stb., hvilket lidt senere tilkendegaves ved en kort tone. Da afstanden mellem færgerne var ca. 1½ skibslængde, hørtes en kort tone fra K., som derefter drejede stb. over. D.s motorer beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod D.s stb.s side, hvorved der opstod nogen skade over vandlinien.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da K. kl. 10⁰⁰ befandt sig ca. 400 m fra det N.-lige indløb til Hålsingborg, afgaves en lang tone som opmærksomheds-signal for anløb af havnen. Samtidig sås D. på vej ud af jernbanefærgelejet. Kl. 10⁰¹, da K. befandt sig tæt ved havnemolerne, hørtes en kort tone fra D., som derefter sås dreje stb. over. Lidt efter lagdes K.s ror hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone. Pludselig syntes D. at stoppe sit drej til stb. og dreje bb. over. K.s maskine kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik K. nogen ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man i K. har opfattet den af D. afgivne korte tone som signal for, at D. ville søge over i sejløbets N.-lige side.

196. S/S KÄRNAN af Helsingør, 742 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Helsingør til Hålsingborg med passagerer og jernbanevogne.

Kollideret d. $22/6$ 53 i Hålsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $30/6$ 53.

Se nr. 195.

197. CAP. PIERO BLESSI af Graasten, 167 B. R. T. Bygget 1946 af stål.

Kollideret d. $24/6$ 53 i Szczecin.

Søforklaring og søforhør i Stege d. $2/7$ 53.

Kl. 19³⁰ forhalede C. P. B. fra Betamsky kaj i Szczecin til Glivetsky kaj med lods om bord. Under manøvren for at komme langs kajen svigtede motoren, og C. P. B. tørnede S/S „BYGADA MAKOWSKIEGO“ af Gdansk, som lå fortøjet ved kajen. Ved påsejlingen opstod en mindre bule i det polske skib.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

198. M/S KORSHOLM af Horsens, 965 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Antwerpen til København med stykgods.

Kollideret d. $28/6$ 53 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. $2/7$ 53.

Kl. 13¹⁰, da K., der havde lods om bord, befandt sig i nærheden af færgestedet Hochdamm, blev motoren, der gik halv kraft frem, beordret langsomt frem. Samtidig sås forude om bb. i en afstand af ca. 300 m en modgående bugserbåd med en lægter fortøjet langs siden og 50—75 m agten for disse endnu et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „RÖNNSKÄR“ af Stockholm. Da R. var ca. 200 m fra K., drejede R. pludselig bb. over ind foran K., hvis motor straks blev stoppet og kort derefter beordret fuld kraft bak. Ca. $3/4$ minut senere tørnede K. med stævnen mod R.s stb.s side udfør 2-lugen, hvorved R. blev så læk, at skibet måtte sættes på grund. K., hvis stævn blev en del beskadiget, kunne fortsætte rejsen.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

199. SM. ANNE-GRETHER af Søby, 148 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Hunnebo Strand til Agger med sten.

Tørnet bro d. $1/7$ 53 i Limfjorden.

Søforklaring i Vestervig d. $9/7$ 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $18/7$ 53.

Kl. ca. 05⁰⁰ passerede A.-G. i klart vejr Laubjerg Hage og fortsatte derefter sejladsen mod Odesundbroen. Da skibet befandt sig godt 1 sm. fra broen, fik føreren, der var alene på dækket, et ildebefindende. Føreren kom først til sig selv, da skibet befandt sig tæt ved broen. Straks efter tørnede skibet mod broen, hvorved 3 plader i skibssiden trykkes ind, masten brækkedes, styrehuset beskadigedes, og jollen knustes.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

200. M/S JAKOB POLLMANN af Bremen. På rejse fra Køge til Frederikssund i ballast.

Tørnet kaj d. $22/7$ 53 i Frederikssund.

Søforklaring i Frederikssund d. $24/7$ 53.

Kl. 20⁰⁸ nærmede J. P., der havde lods om bord, sig med langsom fart og med stoppet motor kajen for at lægge til med bb.s side. Da en bakmanøvre skulle udføres, svigtede motoren, og kl. 20¹⁰ tørnede skibet kajen, som beskadigedes. Samtidig fremkom en bule ved J. P.s bov.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

201. SM. THORSHAVN af Thorshavn, 57 B. R. T. Bygget 1940 af eg og bøg. På rejse fra Toftum til Thorshavn.

Kollideret d. $23/7$ 53 i Thorshavns havn.

Søforklaring i Thorshavn d. $23/7$ 53.

Kl. ca. 10⁴⁵, da T. med frakoblet motor var ved at lægge til langs siden af et fiskefartøj, der lå fortøjet langs kajen ved Kongebroen, koblede føreren, der var af den formening, at omstyringsapparatet var sat på bak, motoren til. Omstyringsapparatet stod imidlertid på frem, og umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod agterenden af M/S „TAMPEN“ af Hareide, der lå fortøjet ca. 1 skibslængde foran for. Ved påsejlingen blev „TAMPEN“s agterende beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

202. SM. ANNA af Hals, 95 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Langesund til Skive med salpeter.

Kollideret d. $29/7$ 53 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $30/7$ 53.

Kl. ca. 08⁰⁰ passerede A. Hals Barre fyr, og der fortsattes ind mod den gravede rende over Hals Barre. Farten var ca. 5 knob. Kl. ca. 08¹⁵ blev A. overhalet af en tankdamper —

S/S „ESSO-CADILLAC“ af London. Herunder mistede A. styringen, og forstævnen sugedes ind mod E.-C.s stb.s låring, som tørnedes, hvorved der opstod nogen ovenbords skade på A.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

203. SM. MIRA af Rudkøbing, 32 B. R. T. Bygget 1888 af eg.

Påsejlet d. $\frac{5}{8}$ 53 i Rudkøbing havn.

Søforklaring i Rudkøbing d. $\frac{10}{8}$ og $\frac{12}{8}$ 53.

Kl. ca. 10⁰⁰ blev M., der lå forføjet ved den N.-lige havnemole, påsejlet af SM. „PEDER MOST“ af Svendborg under dette skibs indsejling i havnen. Ved påsejlingen led M. ringe skade.

Af den af P. M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var for indgående i havnen og skulle forføje i det S.-lige havnebassin, under en stiv V.-lig kuling med stærk S.-gående strøm befandt sig i indløbet, blev motoren beordret bak. Herunder svingede skibets stævn nordefter, og bb.s anker fiskede en wire, hvori der hang et sugerør på ydersiden af M.P.N.svingede nu op langs siden af M, indtil ankeret var frigjort, hvorefter der manøvreredes hen til anvist kajplads

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

204. SM. FREYAPAKET af Ærøskøbing, 69 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra København til Ærøskøbing med stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{8}$ 53 i Storstrømmen.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $\frac{15}{8}$ 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{11}{8}$ 53.

Kl. ca. 00⁴⁵, da F., der gik for motor alene, under en frisk VNV.-lig brise med klart vejr befandt sig i Storstrømmen, sattes motoren på halv kraft frem, medens storsejlet blev sat. Kl. 01⁰⁰ passerede F., hvis agterlanterne brændte klart, Storstrømsbroen, og kort efter tørnede SM. „MARSTAL“ af Marstal, der hidtil havde fulgt efter F. i en afstand af ca. 1 sm., med stævnen mod F.s agterende, hvorved skibet fik en del skade på det opstående agter, og jollen knustes.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 00³⁰ i meget mørkt vejr passerede Storstrømsbroen. Kort efter tørnede M. med stævnen mod agterenden af F., der hidtil havde sejlet foran M. i en afstand af ca. 1 sm.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man om bord i M. for sent blev klar over, at F. havde nedsat farten.

205. SM. MARSTAL af Marstal, 53 B. R. T. Bygget 1923 af eg. På rejse fra København til Femø med stykgods.

Kollideret d. $\frac{7}{8}$ 53 i Storstrømmen.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{17}{8}$ 53.

Se nr. 204.

206. M/S NANNY af Grenaa, 20 B. R. T. Bygget 1926.

Kollideret d. $\frac{8}{8}$ 53 i Strandby havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. $\frac{22}{8}$ 53.

Kl. ca. 17³⁰, da N. under en svag V.-lig brise med motoren gående ganske langsomt frem var for udgående fra søndre kaj i Strandby inderhavn og befandt sig ca. 10 favne fra tværmolens N.-ende, sås en pram med 3 hyttefade på slæb ligeledes på vej ud af havnen. Røret lagdes hårdt stb., men da prammen fortsatte mod havnemundingen, kastedes motoren bak. Herunder svingede N. stb. over mod agterenden, som rørte grunden, hvorved skruen kom uklar af en tovende. Umiddelbart efter tørnede N. mod prammen, der førtes ind mod hovedet på nordre endemole, hvorved føreren af prammen kom i klemme mellem molen og N.s stævn og kvæstedes.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

207. SM. AAGE af Rønne, 102 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Næstved til Lübeck i ballast.

Kollideret d. $\frac{18}{8}$ 53 i Lubecker Bugt.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{22}{8}$ 53.

Kl. 00¹⁰ passerede A. under en svag VSV.-lig luftning med klart, mørkt vejr Dameshøved i en afstand af ca. 1,5 sm. Der styredes SV.t.S. Farten var ca. $7\frac{1}{2}$ knob. Ca. 20 minutter senere mærkedes et kraftigt stød i skibet, og det viste sig, at A. med stævnen var tørnet mod agterenden af Ff. „WALTER“ af Neustadt. Det viste sig, at W. kun førte toplys samt foran for styrehuset et mindre, klart lys, som ikke var synligt agterfra. A. led ingen skade ved kollisionen, medens W. fik så svære skader, at fartøjet sank, efter at besætningen — 2 mand — var taget om bord i A.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

208. Lystfartøj FIASCO af Skovshoved, 2 B. R. T. På rejse fra Rungsted til Hundested.

Kollideret d. $21/8$ 53 i Kattegat.

Søforhør i Hundested d. $22/8$ 53.

Kl. ca. 00¹⁵, da F. under en frisk S.-lig brise lå opankret ca. 400 m N. for Hundested havn uden ankerlanterne, men med en sammensat lanterne foran for masten tændt, sås i N.-lig retning en hvid lanterne fra et skib, der styrede ned mod F., og som senere viste sig at være SM. „DANEBROG“ af Frederikshavn. D. fortsatte sin sejlads og tørnede med stævnen mod F. midtskibs. Sejlbåden blev stærkt beskadiget, og besætningen — 2 mand — blev taget om bord i D.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib påsejlede F., der ikke var set forinden. Motoren blev slået fra, og besætningen blev derefter taget om bord.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes F.s mangelfulde lanterneføring.

209. SM. DANEBROG af Frederikshavn, 98 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg.

Kollideret d. $21/8$ 53 i Kattegat.

Søforhør i Hundested d. $22/8$ 53.

Se nr. 208.

210. S/S RIKKE SKOU af København, 1489 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Riga til Skejfteå i ballast.

Kollideret d. $22/8$ 53 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforhør i København d. $1/9$ 53.

Kl. 19³⁰, da R.S. under en let SV.-lig brise befandt sig ca. 15 sømil Ø. for Fingrundet fyrskib, blev det tæt tåge. Maskinen beordredes halv kraft frem, og der afgaves tågesignal. Kl. 19³⁸ hørtes tågesignal forude ca. $1/2$ streg om bb. fra en damper, der senere viste sig at være S/S „MERIDA“ af Honduras, hvorefter R.S.s maskine blev stoppet. Kl. 19³⁹ hørtes atter det andet skibs tågesignal, hvorefter R.S. afgav 2 lange toner med dampfløjten. Der hørtes nu to korte toner fra M. R.S.s maskine beordredes straks fuld kraft bak, samtidig med at der afgaves tre korte toner. Kl. 19⁴⁰ tørnede M. med stor kraft mod R.S.s bb.s side ud for maskinrummet. Ved kollisionen opstod et stort hul i skibssiden. R.S., der kunne holdes læns ved pumperne, søgte nødhavn i Gefle.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

211. M/S BANGSBO af Aalborg, 1866 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Funchal til København med stykgods.

Kollideret d. $24/8$ 53 i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. Ve 53.

D. $23/8$ kl. 23⁵⁰, da B., der styrede 28° rv. og sejlede med fuld fart — ca. 12 knob — befandt sig ud for Spaniens NV.-kyst, blev det tæt tåge. Maskintelegrafen sattes på klar, og skibets radar samt automatiske tågesignal sattes i gang. Ca. kl. 23⁵⁵ sås på radarskærmen et ekko fra en genstand, som antoges at være et modgående skib, og som senere viste sig at være S/S „INDAUCHU“ af Barcelona. Afstanden til I. var ca. 2,5 sm., og ekkoet på radarskærmen viste, at I. befandt sig ca. 0,3 sm. fra B.s kurslinie om bb. Retningen til I. forandredes stadig agterover, hvorfor det antoges, at dette skib styrede en kurs, der var omtrent modsat B.s kurs. D. $24/8$ kl. 00⁰³ hørtes tågesignal, der tilsyneladende hidrørte fra I., men B.s fart bibeholdtes. I.s kurs kunne på grund af seaclutter på radarskærmen ikke følges med sikkerhed, men da I. befandt sig ca. 25° foran for tværs, syntes dette skib at ændre kursen bb. over. Kort efter sås I.s grønne lanterne, samtidig med at der hørtes 2 korte toner fra dette skib. B. holdt kurs og fart lidt endnu, men da kollisionen syntes uundgåelig, blev maskinen beordret stoppet. Umiddelbart efter — kl. 00⁰⁸ — tørnede I. med stævnen mod B.s bb.s side midtskibs. B.s position var da 42°55'N. 9°31'8' Ø. Ved kollisionen blev begge skibe en del beskadiget, men kunne noget senere fortsætte rejserne.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

212. M/S OLUF SVEN af København, 500 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Dundee til London med stykgods.

Kollideret d. $31/8$ 53 på Themsens.

Søforklaring i London d. $1/9$ 53.

Kl. 00²⁰ passerede O.S., der gjorde ca. 12 knobs fart, under en frisk SV.-lig brise med klart vejr Sunk fyrskib, hvorefter der med sikker kending styredes op ad Themsens, hvor strømmen var indgående. Da skibet befandt sig i nærheden af Clifff Wharf sås forude 2 hvide lanterner, der antoges for at være toplysene fra et modgående skib. Da skibene befandt sig ca. 700 m fra hinanden, opdagedes det, at det andet skib, der senere viste sig at være S/S „KYLE GLEN“ af Liverpool, lå til ankers. O.S.s ror blev straks lagt hårdt stb., og da skibets forende havde passeret K.G., lagdes roret hårdt bb. Under passagen tørnede O.S. med bb.s side mod K.G.s bb.s anker, hvorved O.S. fik mindre ovenbords skader på bb.s side af broen.

Anm. Søforklaring fra K.G. foreligger ikke.

213. SM. MARS af Aalborg, 227 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Menstad til Odense med kalksalpeter.

Kollideret d. $\frac{2}{9}$ 53 på Odense Fjord; *sunket*

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{9}$ 53. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{5}{9}$ 53.

Kl. ca. 06⁰⁰, da M. i stille, diset vejr med indgående strøm befandt sig ud for Flintholm Hage, blev tågen tættere, og sigtbarheden nedsattes til ca. $\frac{1}{2}$ sm. Farten, der var 7 knob, mindskedes til 2 knob, og der sattes udvig. Da skibet befandt sig tværs af lystønde nr. 24, sås ca. 3 str. om bb. et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „EOS“ af Amsterdam. Der afgaves 1 kort tone med sirenen, idet roret samtidigt lagdes hårdt stb. Fra E. hørtes 3 korte toner, men ca. 2—3 min. senere tørnede dette skib med stævnen mod M.s bb.s side mellem masterne. Skibet begyndte straks at synke, men besætningen — 5 mand — gik i bådene og blev kort efter taget om bord i et andet skib. M. er senere blevet bjerget.

Af den af lodsens om bord i E. afgivne forklaring fremgår, at da dette skib i uisgbart vejr med vekslende sigtbarhed befandt sig i stb.s drej tæt ved lystønde nr. 24, sås lidt om stb. M. komme sejlede ud af en tågebanke. Motoren blev beordret fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med sirenen, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

214. SM. VIKA af Bandholm, 20 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Kragensæs til Kalundborg i ballast.

Kollideret d. $\frac{7}{9}$ 53 i Storebælt.

Søforklaring i Kalundborg d. $\frac{9}{9}$ 53.

Da V., der gik for sejl og motor, og som styrede NV., under en let VNV.-lig brise befandt sig ved Omø Staalgrunde, sås agten for tværs om stb. et sejlskib med hjælpemotor, som senere viste sig at være „GERDA I“ af Hamburg, komme fra Vejrø på en VSV.-lig kurs. V., der anså G.I. for et indhentende skib, holdt kurs og fart, men G.I. kom stadig nærmere. Kl. 14³⁰, da skibene befandt sig ca. 75 m fra hinanden, faldt V. af for at forsøge at gå agten om det andet skib, men herved tørnede V.s bovspryd og stævn mod G.I.s bb.s låring. Ved kollisionen knækkede V.s bovspryd, og stævnen flækkede, medens G.I. fik skader på gelænderet agter om bb.

Anm. Søforklaring fra G.I. foreligger ikke.

215. FYRSKIB NR. 20, 168 B. R. T. Bygget 1908 af eg.

Påsejlet d. $\frac{20}{9}$ 53 på station i Kattegat.

Søforhør i København d. $\frac{21}{9}$ 53.

Kl. 06⁴⁵ blev Fyrskib Nr. 20, der lå på station som fyrskib „KATTEGAT S.“, og hvis fyr og tågesignalapparat fungerede normalt, under en svag SØ.-lig luftning med meget tæt tåge og S.-gående strøm påsejlet af S/S „OINES“ af Helsinki. O.s stævn trængte ca. 1 m ind i fyrskibets bb.s side omtrent midtskibs. Bb.s ankerkæde blev stukket på tamp for at give fyrskibet stb.s slagside, og lækagen stoppedes med værk, sække og presenninger samtidig med, at der pumpedes med håndpumperne, delvis ved hjælp af tilkaldte fiskere. Kl. 13³⁰ ankom et bjergningsfartøj, og kl. 14⁰⁰ ankom et fyrinspektionsskib. Kl. 19⁰⁰ blev fyrskibet taget under bugsering af de nævnte skibe, og d. $\frac{21}{9}$ kl. 02⁰⁰ ankom skibene til København.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

216. SM. HANS EGEDE af Sejerø, 303 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Fowey til Næstved med porcelænsler.

Kollideret d. $\frac{20}{9}$ 53 på Elben.

Søforklaring og søforhør i Næstved d. $\frac{24}{9}$ 53.

Kl. 19⁴⁵ tog H.E. lods ud for Cuxhaven, hvorefter kursen sattes ind mod havnen. Forude om bb. sås nu toplys og det røde sidelys samt 2 røde lanterner, den ene lodret under den anden fra et fartøj, der senere viste sig at være tysk slæbebåd „FAIRPLAY I“. H.E.s ror lagdes lidt stb., samtidig med at der afgaves en kort tone. Pludselig sås slæbebåden dreje bb. over, hvorved dens grønne sidelys kom til syne. H.E.s ror lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede F.I. mod H.E.s bb.s bov. Ved kollisionen fik H.E. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra F.I. foreligger ikke.

217. SM. INGRID af Skagen, 100 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra København til Skagen med stykgods.

Kollideret d. $\frac{23}{9}$ 53 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{1}{10}$ 53.

Kl. ca. 10¹⁵, da I. var ved at anduve Skagen havn, sås et fartøj for udgående, hvorfor der holdtes kurs mod den Ø.-lige side af havneindløbet. Samtidig sås om stb. et andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. „STIG“ af Skagen, nærme sig havnen på en VNV.-lig kurs. Da I. befandt sig i indløbet, forsøgte S. at gå imellem I. og det Ø.-lige molehoved, men herved

tørnede S. mod I.s forgrejer, hvorved I.s stb.s sprydbardun sprængtes. Derefter tørnede I.s bovspyd mod S., hvis mesanmast knækkede.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var på rejse fra en fiskeplads SØ. for Skagen havn, kl. ca. 10¹⁵ med ca. 7 knops fart var for indgående i Skagen havn, indhentedes det af I. Da S., der holdt sig så langt ovre i sin stb.s side af indløbet som muligt, var kommet rundt om det Ø.-lige molehoved, skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at I. ikke gik af vejen for S. samt manglende agtpågivenhed fra S.s side.

218. Ff. STIG af Skagen, 10 B. R. T. Bygget 1943. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

Kollideret d. 2³/₉ 53 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 2⁸/₁₂ 53.

Se nr. 217.

219. Ff. FYLLA af Skagen, 19 B. R. T Bygget 1931.

Kollideret d. 3⁰/₉ 53 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 2⁹/₁₀ 53.

Kl. ca. 17³⁰, da F. var ved at gå langs kajen ved auktionshallen og lå under en vinkel på 45 grader med stævnen mod kajen og en fortrosse i land, løb fiskefartøj „JAN THORSEN“ af Skagen ind mellem F. og kajen, hvorved F. tørnedes i stb.s side. Ved påsejlingen blev det opstående beskadiget.

Af den af J. T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 14³⁰, da J. T. var ved at gå langs kajen ved auktionshallen, forsøgte F. at løbe langs kajen foran J. T. Under en bakmanøvre slog F.s agterende stb. over og ramte J. T.s stævn som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge fartøjer har forsøgt at komme først til den ledige plads ved auktionshallen.

220. Ff. JAN THORSEN af Skagen, 35 B. R. T. Bygget 1932 af eg og bøg.

Kollideret d. 3⁰/₉ 53 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 3¹/₁₁ 53.

Se nr. 219.

221. SM. ALEX af Odense, 100 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra København til Odense med stykgods.

Kollideret d. 3¹/₁₀ 53 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 7¹/₁₀ 53.

Kl. 18¹⁵ passerede A. i stille, diset vejr lys- og klokketønden Ellekilde Hage, hvorefter der styredes V.t.N.¹/₂N. Da skibet befandt sig ud for Gilleleje havn, sås 2 str. om stb. et hvidt lys. Ca. 5 minutter senere sås Gilleleje havns grønne fyr overet. Det hvide lys blev nu svagere, og et grønt lys skimtedes ca. 3 str. om stb. Straks efter forsvandt det grønne lys, og det hvide lys, der nu pejledes ca. 1 str. foran for tværs om stb., blev kraftigere. Umiddelbart efter, kl. 19²⁰, sås i samme retning et rødt lys. Motoren blev straks koblet fra, men omtrent samtidig blev A. påsejlet midtskibs om stb. af et fiskefartøj, der senere viste sig at være „JOHANNE“ af Gilleleje. A., der ikke havde lidt skade ved kollisionen, sejlede nu efter J. ind til Gilleleje havn.

Af den af J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da fartøjet, der styrede en S.-lig kurs, kl. ca. 19⁰⁰ var for indgående til Gilleleje havn, sås A. for om bb. på V.-lig kurs. Det antoges, at A. ville gå agten om J. Da A. imidlertid syntes at holde kurs og fart, kastedes motoren bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev J.s stævn svært beskadiget, og fartøjet blev læk.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen delvis skyldes, at J.s lanterneføring ikke var forskriftsmæssig.

222. Ff. JOHANNE af Gilleleje, 7 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Gilleleje.

Kollideret d. 3¹/₁₀ i Kattegat.

Søforklaring i Gilleleje d. 1⁰/₁₀ 53.

Se nr. 221.

223. S/S JUTTA DAN af Esbjerg, 1612 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Haukipudas til Bristol med cellulosemasse.

Kollideret d. 3¹/₁₀ 53 i Kielerkanalen.

Søforhør i Vordingborg d. 1⁹/₁₀ 53.

Kl. 03⁰⁵ passerede J.D., der havde lods og kanalstyrer om bord, signalstationen Dyckerwisch. Kl. 03⁰⁸ blev det tåget; farten mindskedes til halv kraft frem, og der afgaves forskrifts-

mæssigt tågesignal. Kl. 03¹³ blev tågen tættere, og farten mindskedes til langsomt frem. Samtidig hørtes forude tågesignal fra et modgående dampskib, der senere viste sig at være S/S „ARCTURUS“ af Helsinki. Kl. 03³⁵ beordredes maskinen meget langsomt frem, og kursen ændredes 3° til stb., idet A.s tågesignal hørtes ret forude. Umiddelbart efter sås begge toplys og det røde sidelys fra A. forude lidt om bb. i en afstand af 250—300 m. Roret lagdes straks hårdt stb., men kl. 03³⁶ tørnede A. med bb.s bov mod J.D.s bb.s bov. Roret blev straks lagt bb., men A.s bov tørnede kort efter mod J.D.s bb.s side ud for stormasten. Efter kollisionen fortsatte skibene sejladsen, og kl. 05⁰⁰ fortøjedes J.D. ved Kudensee. Ved kollisionen led J.D. forskellig ovenbords skade forude og midtskibs om bb.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

224. M/S LONDON af København, 2745 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Le Havre til La Guaira, Venezuela.

Kollideret d. 11/10 53 i Le Havre havn.

Søforklaring i Caracas d. 25/10 53.

Kl. 00⁵³ afsejlede L. fra Le Havre assisteret af lods og slæbebåd. Kl. 00⁵⁷, da skibet befandt sig i havnens forbassin, stoppedes motoren, og slæbebåden kvitteredes, hvorefter motoren beordredes halv kraft frem. Umiddelbart derefter sås ret forude et hvidt, svagt lys. Der afgaves opmærksomhedssignal med sirenen, og kl. 00⁵⁸ beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner. Kl. 00⁵⁹ tørnede L. imidlertid med boven mod et fiskefartøj, der førte en svagtlysende toplanterne, men ingen sidelys. Det oplystes senere, at fartøjet havde motorskade. L. led ingen skade ved kollisionen.

Anm. Søforklaring fra fiskefartøjet foreligger ikke.

225. SM. EVELYN af Aalborg, 58 B. R. T. Bvgget 1896 af eg og fyr. På rejse fra Struer til Nørresundby i ballast.

Kollideret d. 14/10 53 i Limfjorden.

Søforhør i Aalborg d. 9/3 54.

Kl. ca. 15⁰⁰, da E. for Ø.-gående under en svag SV.-lig brise og let medgående strøm befandt sig ca. 400 m V. for Limfjordsbroen, vistes fra denne 3 røde lys. E., der løb ca. 6 knob, fortsatte sejladsen mod broåbningen, idet der holdtes midt i farvandet. Da skibet passerede broens V.-lige piller, sås forude i en afstand af ca. 150 m et skib, der senere viste sig at være SM. „FRENNENÆS“ af Svaneke, med kurs mod midten af broåbningen. Roret lagdes straks stb., men da E. var kommet ca. 75 m Ø. for broen, tørnede E. med bb.s side let mod F.s bb.s låring. E. led ingen skade.

Af den F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der var for V.-gående i stille vejr, befandt sig i nogen afstand fra Limfjordsbroen, vistes der fra denne, der var åben, 2 røde lys. F. styrede derefter mod broåbningen, men kort efter slukkedes de 2 røde lys og i stedet tændtes 3 lys på broen for at tillade et Ø.-gående skib at passere. Da F. var tæt på broen, og strømmen var medgående, fortsattes sejladsen igennem broåbningen. Da F. befandt sig i selve gennemsejlingen i løbets N.-lige side, tørnede det modgående skib — SM. „EVELYN“ af Aalborg — mod F.s bb.s side, hvorved skanseklædningen trykkes ind, og F. blev trykket ind mod broens friholdere.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

226. SM. FRENNENÆS af Svaneke, 74 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Norge til Glyngøre.

Kollideret, tørnet bro d. 14/10 53 i Limfjorden.

Søforklaring i Neksø d. 24/10 53.

Se nr. 225.

227. Ff. HELEN MAY af Esbjerg, 43 B. R. T. Bygget 1948 af eg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 16/10 53 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 23/10 53.

Kl. ca. 18³⁰, da H.M. i stille, klart vejr med indgående strøm befandt sig for udgående S. for Skallingen fyr, sås forude i en afstand af ca. 200 fv. det røde sidelys fra et modgående fartøj. Fartøjet, der senere viste sig at være Ff. „INGA BERG“ af Esbjerg, holdtes lidt om bb. Da afstanden mellem fartøjerne var mindsket til ca. 30 fv., drejede I.B. pludselig bb. over ind foran H.M.s stævn. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede H.M. med stævnen mod I.B.s bov, hvorved begge fartøjer blev en del beskadiget.

Af den af I.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj var kommet ind i Sædenstrand N. røde ledelysline, styredes i denne, hvorefter føreren gik under dæk, idet han overlod roret til trediemanden, der derefter var alene paa dækket. Efter at H.M. var kommet i sigte, sås H.M.s grønne og røde sidelanterne skiftevis. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 200 fv., sås H.M.s grønne sidelys alene, hvorefter begge sidelys blev synlige. I.B. var da

stadig i fyrlinien, medens H.M. var lidt S. for denne. Da det antoges, at H.M. ville passere om stb., blev roret lagt bb. Umiddelbart efter sås H. M. dreje stb., og roret lagdes bb., men samtidigt indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at føreren af I.B. overlod roret til tredjemanden, der ikke havde den fornødne erfaring til alene at navigere fartøjet i det omhandlede farvand.

228. Ff. INGA BERG af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. 16/10 53 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 23/10 53.

Se nr. 227.

229. M/S MØWE af Hamburg.

Tørnet stensætning d. 16/10 53 ved Bornholms V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16/10 og 17/10 53.

Under anduvning af Hammerhavnen i stille vejr med tæt tåge tørnede M. nogle sten ved molen, hvorved yderklædningen beskadigedes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

230. SM. NEPTUN af Rønne, 82 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Rønne til København med stykgods.

Kollideret d. 7/11 53 i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 18/11 53.

Kl. 01⁰⁰ forlod N. Falsterbokanalen, hvorefter der styredes NNV. Kl. ca. 01²⁰ blev det tåge, og farten, der var 8 knob, mindskedes til ca. 4 knob. Kl. ca. 01⁴⁰ sås forude et modgående skib, der viste grønt lys. Ca. 10 min. senere ændredes kursen ca. 1/2 str. bb. over samtidig med, at farten blev sat op; men umiddelbart efter tørnede det andet skib med stævnen mod N.s stb.s låring, hvorved en david brækkede og jollen faldt i vandet. Der opnåedes ikke forbindelse med det andet skib, og da jollen var bjærget om bord, fortsattes rejsen.

Anm. Søforklaring fra det fremmede skib foreligger ikke.

231. Ff. ELSE KIRSTEN af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953. På rejse fra Skagen til fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 11/11 53 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. 24/11 53.

Kl. ca. 06⁴⁵ befandt E. K. sig ud for N.-siden af grenen. Kursen var mv. NV.t.V. og farten ca. 8,5 knob. 3 streger om bb. og i en afstand af ca. 200 m befandt sig et medgående fiskefartøj, „YRSA MARIE“ af Skagen. Da der ikke syntes at være andre fartøjer i nærheden, tændtes lyset i styrehuset, hvorved rorsmanden blændedes og blev ude af stand til at holde udvig. Pludselig sås Y.M. forude i en afstand af kun 10 m. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede E. K. med stb.s bov mod Y. M.s stb.s bov, hvorved Y. M.s skandæk blev beskadiget.

Af den af Y.M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 06³⁰, umiddelbart efter at Y.M. havde ankret lige N. for Grenen, blev fartøjet påsejlet af E.K. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at rorsmanden om bord i E.K. er blevet blændet, da lyset i styrehuset tændtes.

232. Ff. YRSA MARIE af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1928. På rejse fra Skagen til fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 11/11 53 i Skagerrak.

Søforklaring i Skagen d. 24/11 53.

Se nr. 231.

233. Ff. DISKO af Bybæk, 12 B. R. T.

Kollideret d. 13/11 53 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i København d. 21/11 53.

Kl. ca. 15³⁰ afgik D., der havde ligget fortøjet med stb.s side langs kajen ud for isværket, for at sejle ind til Toldboden. Da D. befandt sig midt mellem molen ved lystbådehavnen og kajen, sås forude et andet fartøj — Ff. „MARIANN“ af Snaptun — med kurs tværs af D.s kurs. Motoren sattes på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede D. med stævnen mod M.s stb.s side. M. blev læk og sank i løbet af ca. 5 minutter.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var for indgående i fiskerihavnen, befandt sig ud for slæbestedet for hyttefade, sås D. i en afstand af ca. 7 favne 4—5 str. om stb. For at undgå sammenstød blev roret lagt bb., idet farten øgedes, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

234. Ff. MARIANN af Snapton, 11 B. R. T.

Kollideret d. $^{13}/_{11}$ 53 i Frederikshavns havn.

Søforklaring i København d. $^{21}/_{11}$ 53.

Se nr. 233.

235. S/S TAARNBORG af København, 2346 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra London til Antwerpen med stykgods.

Kollideret d. $^{25}/_{11}$ 53 på Themsen.

Søforklaring i Antwerpen d. $^{28}/_{11}$ 53.

Om aftenen, da T., der havde lods og doklods om bord, med langsom fart befandt sig ud for Dagenham, løb skibet ind i tæt tåge. Maskinen stoppedes, men kort efter hørtes klokke-ringning fra en ankerligger forude. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen sattes på halv kraft frem. Samtidigt sås ankerlys fra det andet skib, der senere viste sig at være engelsk M/S „EDINBURGH MERCHANT“, og umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod E.M.s bb.s bov. Da T. kom klar af E.M., beordredes maskinen fuld kraft bak, hvorefter der ankredes. Ved kollisionen fik T. en bule i boven.

Anm. Søforklaring fra E.M. foreligger ikke.

236. Ff. MARGRETHE af Kolby-Kaas, 17 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Læsø Rende til Frederikshavn med fisk.

Kollideret d. $^{1}/_{12}$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{3}/_{12}$ 53.

Kl. ca. 16¹⁵ afsejlede M., der førte forskriftsmæssige lanterner, fra en fiskeplads i farvandet mellem Hirsholmene og Læsø. Ca. $1\frac{1}{2}$ time senere, da fartøjet, der løb ca. 6 knob, befandt sig ca. $1\frac{1}{2}$ sm. fra Frederikshavn, forlod føreren, der stod til rors, styrehuset, idet han surrede roret. Kort efter at føreren var kommet på dækket, så han noget mørkt forude i 2—3 m afstand. Han løb straks ind i styrehuset, men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod bb.s side af et skib, der senere viste sig at være SM. „ØSTERBY“ af Østerby, Læsø. Ved kollisionen knustes M.s stævn, medens Ø. led lettere ovenbords skader midtskibs om bb.

Af den af Ø.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 17¹⁰ afsejlede fra Frederikshavn. Da skibet, der ved afsejlingen førte forskriftsmæssige lanterner, befandt sig i havneindløbet, opdagedes det, at bb.s sidelanterne var slukket, hvorfor dækslyset på bb.s side af styrehuset tændtes, og det viste sig, at der var brud på den elektriske ledning til lanternen. Ca. 15 minutter senere sås dækslys og toplanterne fra et modgående fartøj, der senere viste sig at være M. Da M. ikke syntes at vige, drejedes Ø. stb. over samtidig med, at der tændtes lys på dækket. Omtrent samtidig syntes M. at dreje bb. over, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at M.s fører forlod roret og undlod at holde behørig udvig og dels, at Ø. ikke førte det røde sidelys.

237. SM. ØSTERBY af Østerby, Læsø, 48 B. R. T. Bygget 1882 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Læsø.

Kollideret d. $^{1}/_{12}$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{5}/_{12}$ 53.

Se nr. 236.

238. Ff. HELENE af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1939 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. $^{3}/_{12}$ 53 i Neksø havn.

Søforklaring i Rønne d. $^{6}/_{1}$ 54.

Kl. ca. 16⁰⁰ afgik H., der havde ligget fortøjet med stævnen mod S., fra den Ø.-lige kaj for at sejle ud af havnen. Under manøvrerne blev H. af modgående strøm sat over mod Ff. „EDITH“ af Trawemünde, der lå fortøjet uden på 2 andre fiskefartøjer langs dampskibskajen med stævnen mod Ø. Motoren blev sat på bak for at undgå påsejling, men koblingen svigtede, og H. tørnede med stævnen mod E.s bb.s side. Da der tilsyneladende ikke var sket nogen skade, fortsatte H. sin sejlads ud af havnen.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå fortøjet uden på 2 andre fiskefartøjer langs dokporten med stævnen mod V., blev det påsejlet af H., der netop var afsejlet fra Vestkajen, hvor det havde ligget fortøjet med stævnen mod N. H. fortsatte sejladsen trods tilråb fra E.s besætning. E. blev noget beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes indgående strøm i havneindløbet i forbindelse med den omstændighed, at koblingen svigtede.

239. Ff. EDITH af Trawemünde.

Kollideret d. $^{3}/_{12}$ 53 i Neksø havn.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. $^{5}/_{12}$ 53.

Se nr. 238.

240. M/S BROAGER af Aarhus, 1875 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

Påsejlet d. $6/12$ 53 ved Hollands V.-kyst.

Søforklaring i Casablanca d. $12/12$ 53.

Kl. 18¹², da B. under en jævn Ø.-lig brise med tåget vejr var ved at lette fra en ankerplads på Vlissingen red, blev skibet påsejlet af et andet skib, hvis navn og hjemsted det ikke med sikkerhed var muligt at konstatere. Det andet skib tørnede med bb.s låring mod B.s stævsn, hvorved der skete en del ovenbords skade. Efter at det var fastslået, at B. ikke var læk, fortsattes rejsen.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

241. SM. EDITH af Stubbekøbing, 67 B. R. T. Bygget 1910 af eg. På rejse fra Stubbekøbing til Saxkøbing i ballast.

Kollideret d. $6/12$ 53 i Storstrømmen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. $16/12$ 53.

Kl. ca. 11³⁰ passerede E. Storstrømsbroen. Umiddelbart efter blev det tæt tåge, hvorefter motoren stoppedes, og der afgaves tågesignal med nogle minutters mellemrum. Noget senere sattes skruen til, og E. styrede med langsom fart mod Dyrefod Flak for at ankre dér. Der hørtes tågesignaler fra forskellige retninger. Pludselig sås et skib, der senere viste sig at være SM. „FREMAD“ af Femø, tæt om stb. Motoren sattes straks på fuld kraft bak, men F. tørnede med stævnen mod E.s stb.s side, hvorved begge skibe blev noget beskadiget. E. sejlede derefter ind til Masnedø Færgehavn.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der gik med langsom fart og afgav tågesignal, kl. 13³⁰ befandt sig noget V. for Storstrømsbroen, sås E. pludselig om bb. Motoren sattes på fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede E. mod F. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge i forbindelse med den omstændighed, at F. undlod at koble motoren fra, da E.s tågesignal hørtes.

242. SM. FREMAD af Femø, 28 B. R. T. Bygget 1894 af eg og fyr. På rejse fra Femø til Faxe Ladeplads.

Kollideret d. $6/12$ 53 i Storstrømmen.

Søforklaring i Store Heddinge d. $10/12$ 53.

Se nr. 241.

243. Ff. ANNA ELISABETH af Skagen, 17 B. R. T. Bygget 1922. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. $7/12$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $28/12$ 53.

Kl. 06⁴⁵ afgik A.E. i stille, klart vejr fra Skagen havn med sidelanterner tændt, men uden toplanterne. Da fartøjet befandt sig ved havneindløbet, sås forude flere klare lys, der antoges at være agterlanterner på andre fiskefartøjer. Da A.E., der gjorde en fart af 5—6 knob, befandt sig ca. 100 favne uden for molehovederne, lagdes roret bb. Da fartøjet var kommet ind på den nye kurs, sås et andet fartøj — Ff. „TOVE“ af Aalbæk — lidt om stb. i en afstand af 10—15 m. T. førte tilsyneladende ikke sidelanterner. Motoren blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede A.E. mod T.s stævsn. Ved kollisionen blev begge fartøjer en del beskadiget.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette, fartøj kl. ca. 06³⁰ var ved at anduve Skagen havn, sås forude nogle fiskefartøjer, der var for udgående. Da T., der sejlede med en fart af 1—2 knob, befandt sig ca. 100 m fra havneindløbet, drejede det agterste af de modgående fiskefartøjer pludselig bb. over og tørnede mod T. som ovenfor anført. T. førte forskriftsmæssige lanterner.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T.s dækslys har svækket synligheden af dette fartøjs sidelanterner.

244. Ff. TOVE af Aalbæk, 11 B. R. T. På rejse fra Aalbæk til Skagen.

Kollideret d. $7/12$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. $28/12$ 53.

Se nr. 243.

245. M/S PORTLAND af Aalborg. 1103 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Aalborg til København med cement.

Kollideret d. $8/12$ 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. $10/12$ 53.

Kl. 15⁰⁸, da P. for indgående befandt sig ud for Kvæsthusbroen, blev maskinen, der gik langsomt frem, stoppet for afventning af Knippelsbros åbning. Da P. befandt sig ud for toldbygningen i Havnegade, sås forude om stb. et skib, der senere viste sig at være M/S „CORNELIS“ af Zwartsluis, liggende stille lidt skråt ud i løbet med broflaget sat. Motoren

beordredes nu langsomt frem, og der styredes mod broåbningen, idet C. holdtes om stb. Da skibene var ud for hinanden, begyndte C. at gå frem mod broåbningen. Samtidig bemærkedes det, at P. blev sat over mod C, hvorfor roret lagdes bb., og maskinen blev beordret halv kraft frem. Umiddelbart før P. befandt sig i broåbningen, mistede skibet styringen og drejede stb. over. Motoren beordredes nu fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede C. med bb.s side mod P.s stb.s side, hvorved begge skibe blev lettere beskadiget.

Af den af C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 14⁵⁵ lå stille N. for Knippelsbro for at afvente gennemsejling, mærkedes og sås strømhvirvler fra M/S „TJALDUR“ af Thorshavn, der lå forøjet ved Gammel Dok med stævnen N.-efter og rørte skruen. Kl. 15¹³ åbnedes broen, og motoren sættes på halv kraft frem. Samtidig sås agterude om bb. i ca. 1½ skibslængdes afstand P. komme sejlene med en fart af ca. 4 knob. Afstanden til Knippelsbro var da ca. 3 skibslængder. Da P. ikke sagtede farten, sættes motoren på langsomt frem for at undgå sugevirkningen mellem skibene. Da C. befandt sig ca. ¼ skibslængde fra broen, drejede P. pludselig stb. over og tørnede mod C.s bb.s side ud for agterkant af bakken. Motoren blev straks sat på fuld kraft frem og roret lagt bb. for at holde C. klar af broens afviserværk, men umiddelbart efter tørnede stb.s bov mod pælens afviserværker. Motoren stoppedes nu, hvorefter C. drejede til bb., og P. tørnede nu med agterskibet mod C., hvorved C. påny tørnede mod afviserdækket udfor midtskibs.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at T. rørte skruen og dels, at P. forsøgte at passere C. i den snævrreste del af havneløbet.

246. M/S CORNELIS af Zwartsluis, 288 B. R. T.

Kollideret d. 8/12 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 10/12 53.

Se nr. 245.

247. SM. JØRGEN RING af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Hamburg til Aarhus med kali.

Kollideret d. 9/12 53 i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 29/12 53.

Kl. 07³⁰ afsejlede J.R. fra Brunsbüttel. Kort efter sås forude et medgående skib, der senere viste sig at være finsk M/S „WIIMA“, og som hurtigt indhentedes. Der drejedes bb. for at passere W., og netop da J. R. befandt sig udfor det andet skib, sås forude to mindre, modgående skibe. J.R.s motor stoppedes, og roret lagdes stb. for at give plads til de mødende skibe, men herunder tørnede J. R. med stb.s side mod W.s bb.s låring, hvorved J. R. fik 3 lønningsstøtter brækket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes sugning mellem de to skibe.

248. SM. JØRGEN KRAUSE af København, 232 B. R. T. Bygget 1947 af fyr og stål.

På rejse fra København til Stettin med stykgods.

Kollideret d. 11/12 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 14/12 53.

Kl. 16⁵⁰ afsejlede J.K. fra Søndre Toldbod ca. 120 m S. for Bommen og bakkede ud fra kajen over sejlløbet. Da afstanden til pælene ved Flådens Leje var ca. 4 m, skiftedes maskinen til langsomt frem samtidig med, at kursen rettedes op mod Bomløbet. Kort efter sås forude først toplysene og begge sidelys fra M/S „PORTLAND“ af Aalborg, der for indgående nærmede sig med stor fart, og derefter — ca. 1 str. om bb. — toplysene og det grønne sidelys. Da J. K. befandt sig tæt ved de Ø.-lige ledefyr, blev roret lagt lidt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone. Fra P. hørtes nu to korte toner. Da afstanden mellem skibene var ca. 10 m, kastedes motoren fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede P. med stævnen mod J.K.s bb.s bov under en vinkel på ca. 45 grader, hvorved der opstod nogen ovenbords skade.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da P. for indgående befandt sig ud for Langelinie, beordredes motoren, der gik halv kraft frem, langsomt frem. Da P. befandt sig i nogen afstand fra Bomløbet, afgaves en lang tone. Kort efter sås forude i den V.-lige side af Bomløbet et svagt, hvidt lys, der antoges for et skibs toplanterne, og motoren stoppedes. Da afstanden til Bommen var ca. 1 skibslængde, blev roret lagt bb., hvilket tilkendegaves ved to korte toner. Kort efter blev signalet gentaget. Samtidig kom J.K.s røde sidelys til syne, og P.s motor beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge skibes førere har opfattet det andet skibs hensigt galt.

249. M/S PORTLAND af Aalborg, 1105 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Aalborg til København med cement.

Kollideret d. 11/12 53 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 14/12 53.

Se nr. 248.

250. Ff. ELISABETH af Skagen, 10 B. R. T. Bygget 1941. På fiskeri i Kattegat.

Påsejlet d. 14/12 53 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 28/12 53.

Kl. 06²⁰, da E. lå opankret på 11 fv. vand NØ. for Skagen fyr med forskriftsmæssig ankerlanterne tændt, blev fartøjet påsejlet af Ff. „P. BØDKER“ af Skagen. Ved påsejlingen blev E. en del beskadiget, men kunne dog fortsætte fiskeriet.

Af den af P.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der sejlede med en fart af ca. 5 knob, kl. 06³⁰ under en let SØ.-lig brise i meget mørkt vejr befandt sig ca. 1 sm. fra land SSV. af Skagen fyr, påsejledes E., der tilsyneladende hverken førte ankerlanterne eller havde vagt på dækket. Ved kollisionen blev P.B.s stævn noget beskadiget.

251. Ff. P. BØDKER af Skagen, 14 B. R. T. Bygget 1934. På rejse til fiskeplads i Kattegat.

Påsejlet d. 14/12 53 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 28/12 53.

Se nr. 250.

252. M/S AALBORGHUS af Aalborg, 2102 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra København til Aalborg med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 16/12 53 i Limfjorden.

Søforhør i København d. 22/12 53.

Kl. 08⁰⁵ passerede Aa. med motoren gående halv kraft frem i tåge Skellet, hvorfra der styredes 316° rv. i fyrlinien fra Frydenstrand ledelys. Samtidig sås på radarskærmen ret forude et skib, der senere viste sig at være M/S „BOHUS“ af Göteborg. Kl. 08⁰⁷ stoppedes maskinen, og samtidig hørtes fra B. 2 lange toner. Roret lagdes bb., og motoren beordredes halv kraft frem, idet det var hensigten at passere B. om bb. Inden roret var lagt bb., hørtes B. afgive 1 kort tone. Motoren blev stoppet og beordredes kl. 08⁰⁹ fuld kraft bak, og da der kort efter sås en rød lanterne forude, afgaves 3 korte toner med sirenen. Kl. 08¹⁰ tørnede Aa. imidlertid med stævnen mod B.s stævn, hvorved Aa. blev en del beskadiget. Kl. 08¹⁰ fortsattes rejsen til Aalborg.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels det usigtbare vejr og dels, at skibene har misforstået hinandens manøvrer.

253. SM. JENSINE af Aalborg, 31 B. R. T. Bygget 1852 af eg. På rejse fra Aalborg til Korsør med cement.

Kollideret d. 17/12 53 i Kattegat.

Søforklaring i Aalborg d. 22/12 53.

Kl. ca. 17⁰⁰, da J. under en let SØ.-lig brise i klart vejr befandt sig for udgående i sin stb.s side af den Ø.-lige del af den gravede rende over Hals Barre, sås agterude et skib, der senere viste sig at være M/S „ANTONIE“ af Delfzijl, som hurtigt indhentede J., der sejlede med en fart af ca. 5 knob. Man forvissede sig om, at J.s hæklanterne stadig brændte klart, men A., der var ballastet, styrede fortsat ret mod J. Da A. var ca. 200 m fra J., afgaves 1 lang tone med sirenen, men nogle minutter efter tørnede det hollandske skib mod J.s agterstavn, der blev en del beskadiget. A. bugserede derefter J. ind til Hals havn.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

254. Ff. THYRA af Aabenraa, 11 B. R. T. Bygget 1906. På rejse fra Aabenraa til fiskeplads.

Kollideret d. 17/12 53 i Aabenraa Fjord; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. 19/12 53.

Kl. 15³⁰ passerede T. for udgående Aabenraa havneindløb, hvorefter føreren gik under dæk efter at have overladt roret til medhjælperen. Kort efter sås et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „VARNÆS“ af Aabenraa, og som var for indgående, omtrent ret forude. Roret lagdes stb. for at passere V. om bb., men da fartøjerne var så tæt på hinanden, at der var fare for sammenstød, forsøgte det at lægge roret bb. Roret havde imidlertid sat sig fast, og T. fortsatte med at dreje stb. over, og kort efter tørnede T. med stævnen mod V.s stb.s side. Ved kollisionen blev T. læk og måtte søge ind i havnen.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 15⁴⁵ under en svag ØSØ.-lig brise i klart vejr befandt sig ca. 100 m Ø. for den røde 2-kost ud for indsejlingen til Aabenraa havn, styrende mv. V., sås forude om stb. et modgående fartøj, der senere viste sig at være Ff. „THYRA“ af Aabenraa, og som styrede modsat kurs af V. Da T. var 3—5 skibslængder forude, drejede fartøjet lidt stb. over, tilsyneladende for at gå agten om V., men da T. var kommet endnu nærmere, drejede fartøjet hurtigt stb. over. V.s motor blev sat på fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. V. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T.s rorsmand var uopmærksom.

255. M/S VARNÆS af Aabenraa, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Flensborg til Aabenraa.

Kollideret d. 17/12 53 i Aabenraa Fjord.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. 19/12 53.

Se nr. 254.

256. SM. DJURSLAND af Grenaa, 43 B. R. T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Gilleleje til cementfabriken Dania i Mariager Fjord i ballast.

Kollideret d. 18/12 53 i Mariager Fjord.

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. 19/12 53.

Kl. 07³⁰ lettede D. under en jævn SØ.-lig brise fra en ankerplads ved Als Odde. Kl. ca. 08⁰⁰, kort efter at D. havde passeret den første røde 1-kost V. for Als Odde bro, sås et foran sejlene fiskefartøj, der senere viste sig at være „WOLLE JUUL“ af Hadsund, mindske farten og stoppe, hvorefter fartøjet faldt tværs i sejlløbet. Roret lagdes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tømmede D. med stævnen mod W.J.s bb.s låring.

Af den af W.J.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da fartøjet kl. ca. 08⁰⁰ befandt sig i sejlløbet ca. 1/2 sm. V. for Als Odde bro, sås et fiskefartøj grundstøde på N.-siden af løbet ca. 400 favne foran W.J. og et fiskefartøj, der befandt sig ca. 50 favne foran W.J., mindske fart og stoppe. Motoren kastedes bak og sattes umiddelbart efter, da D. sås nærme sig agterfra, på fuld kraft frem, men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen led W.J. en del skade på det opstående.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

257. Ff. WOLLE JUUL af Hadsund, 11 B. R. T. På rejse fra Als Odde til Hadsund.

Kollideret d. 18/12 53 i Mariager Fjord.

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. 19/12 53.

Se nr. 256.

258. SM. CHARLOTTE af Aalborg, 83 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra cementfabrikken Rørdal til Køge med cement.

Kollideret d. 19/12 53 i Aalborg.

Søforklaring i Aalborg d. 22/12 53.

Kl. ca. 09⁴⁵ afsejlede C. fra Rørdal. Da skibet var for indgående i Aalborg Østre Havn, sås et andet skib, som senere viste sig at være SM. „KALLY“ af Stubbekøbing, for udgående midt i havneløbet. C.s motor kastedes straks fuld kraft bak, hvorved C. drejede ca. 8 streger bb. over og lagde sig tværs i havneløbet. Pludselig sås K. gå frem, og umiddelbart efter tømmede C. mod K.s bb.s side foran for riggen, hvorved C.s spryd og mastetop brækkede, og der opstod mindre ovenbords skade på begge skibe.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da K. kl. ca. 10⁰⁰ var under udsejling fra Østre Havn med motoren gående langsomt frem, afgaves en lang tone. Da K. var midt i havneløbet, sås C. komme frem bag en nybygning, som lå foran ved Aalborg værft. K.s skrue blev straks koblet fra, og roret lagdes hårdt stb. samtidig med, at der afgaves en kort tone. Umiddelbart derefter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige udsigtsforhold.

259. SM. KALLY af Stubbekøbing, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Aalborg til Nakskov med cement.

Kollideret d. 19/12 53 i Aalborg.

Søforklaring i Aalborg d. 22/12 53.

Se nr. 258.

260. Stf. LYKKENS HAAB af Nakskov, 19 B. R. T. Bygget 1877 af eg og bøg.

Kollideret d. 22/12 53 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Nakskov d. 30/1 54.

Kl. ca. 07³⁰ afsejlede L.H. fra Nakskov. Forude sås en medgående robåd. Da L.H. befandt sig ud for lystbådehavnen ved Helnæs, drejedes bb. over for at passere robåden, hvortil afstanden var ca. 20 m, men da robåden samtidig holdt bb. over, blev L.H. presset ind mod løbets S.-side, hvorfor roret lagdes hårdt stb. for at undgå grundstødning. Umiddelbart efter tømmede L.H. med stævnen mod robådens stb.s låring, hvorved føreren faldt i vandet, og båden vandfyldtes. Den overbordfaldne blev straks efter bjerget om bord i L.H.

Af den af robådens fører afgivne forklaring fremgår, at da båden, der var for udgående i N.-siden af fjorden, kl. ca. 07³⁰ havde passeret krumningen mellem Rosnæs og Helnæs, sås L.H. agterude, hvorfor der drejedes stb. Samtidig sås L.H. også dreje stb., og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fartøjerne har misforstået hinandens manøvrer.

261. Robåd uden navn.

Kollideret d. 22/12 53 i Nakskov Fjord.

Søforhør i Nakskov d. 30/1 54.

Se nr. 260.

262. M/S LEMNOS af København, 1768 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Antwerpen til Casablanca med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 24/12 53 på floden Schelde; *sat på grund*.

Søforklaring i Antwerpen d. 30/12 53. Søforhør i København d. 4/2 54.

Kl. 04³⁰ afgik L., der havde lods om bord, under en frisk SV.-lig brise fra Antwerpen. Kl. ca. 07¹⁵, da L. befandt sig mellem bøje nr. 9 og bøje nr. 10, blev det tåge, og motoren, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem samtidig med, at forskriftsmæssigt tågesignal afgaves. Der styredes rv. 300°. Kl. ca. 07¹⁸ observeredes på radarskærmen et skib ret forude i en afstand af 1 sm., og motoren beordredes langsomt frem. Kl. ca. 07²⁰ passeredes lystønde nr. 9 om stb. i en afstand af ca. 200 m, og i en afstand af ca. 0,5 sm. ret forude sås nu toplysene, der var omtrent overet, og det grønne sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „BABITONGA“ af Hamburg. Roret lagdes stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med sirenen. Kort efter hørtes 2 korte toner fra B. Roret lagdes nu hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone og motoren beordredes fuld kraft frem. Da en kollision syntes uundgåelig, blev motoren ca. 1/2 minut senere kastet fuld kraft bak; men ca. 1/2 minut senere tørnede B. med stævnen mod L.s bb.s side udfor 1-lugen. Da skibene var kommet fri af hinanden, blev L., der var blevet læk, sat på grund. L. er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsdampere og bugseret til Antwerpen.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

263. M/S KNUDSHOVED af København, 353 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra København til Rotterdam.

Tørnet undervandshindring d. 4/1 53 i Nordsøen.

Søforhør i København d. 14/1 53.

Kl. 12⁰⁰ passerede K. under en frisk NNØ.-lig brise lystønden E. T. 11 på 53°31'42" N. 5°23'36" Ø. i Terschelling ruten tæt om bb. Kl. 12²⁰, da K. befandt sig ca. 1 sm. fra lystønden E.T. 10 på 53°30'44" N. 5°15'42" Ø., mærkedes et kraftigt stød i stb.s side af skibet, hvorefter motorens omdrejningstal forøgedes, og skibet begyndte at ryste stærkt. Motoren sættes på normalt omdrejningstal, og rejsen fortsattes med mindsket fart. Ved en senere doksætning viste det sig, at skruens blade var bøjet.

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

264. SM. GLIMT af Egersund, 38 B. R. T. Bygget 1859 af eg og fyr. På rejse fra København til Aarhus med palmekerner.

Tørnet drivende genstand, slået læk d. 20/2 53 i Kattegat.

Søforklaring i Sønderborg d. 5/3 53.

Kl. 17²⁰ passerede G. under en SV.-lig kuling i usigtbart vejr lys- og fløjtetønden på 56°03'2" N. 10°51'1" Ø., hvorfra der styredes 268° mv. Kl. 18⁰⁵ tørnede skibet mod en tilsyneladende drivende genstand. G. blev drejet op i vinden, storsejlet blev bjerget, og der loddedes 26 meter vand. En undersøgelse viste, at skibet var blevet læk.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

265. Lf. TRIP af Hvidovre, 6 B. R. T. Bygget ca. 1900 af mahogni.

Tørnet undervandshindring d. 22/6 53 i Sundet; *sunket*.

Politirapporter dat. 26/6 og 6/8 53.

Kl. ca. 08⁰⁰, da T. under en svag til let Ø.-lig brise førende storsejl befandt sig ca. 1 sm. NØ. for lys- og fløjtetønden „Kalveboderne S.“, tørnede båden mod en undersøisk genstand, der tilsyneladende var en afbrækket bundgarnspæl. Da T. begyndte at tage vand ind, blev fartøjet opankret. En undersøgelse viste, at der var fremkommet et hul i stb.s side, og at T. ikke kunne holdes flydende. Føreren, der var alene om bord, reddede sig i en gummibåd, medens fartøjet sank. T. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

266. SM. ALBERTA af Frederiksværk, 138 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Middelfart til Kappelshamn i ballast.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{8}{8}$ 53 i Østersøen; *sprunget læk og søgt nødhavn*.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. $\frac{18}{8}$ og $\frac{12}{9}$ 53. Søforhør i København d. $\frac{6}{1}$ 54.

Kl. 12¹⁵ passerede A. under en let NNV.-lig brise med tilsvarende sø Ölands Norra Grund om stb., hvorefter der styredes mod Stenkyrkehuk. Kl. 13⁴⁵ mærkedes et hårdt stød i skibet. En undersøgelse viste, at A.s forskib var blevet en del beskadiget, og at skibet trak vand, hvorfor der søgtes nødhavn i Oscarshamn.

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

267. SM. DAN af Masnedsund, 50 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Nyborg til Frederikshavn med entreprenørmateriel.

Tørnet undervandshindring, grundstødt d. $\frac{11}{9}$ 53 ved Hjelm.

Strandingsindberetning dat. $\frac{14}{9}$ 53. Søforhør i Aarhus d. $\frac{14}{9}$ 53.

Kl. ca. 22²⁰, da D. under en frisk SV.-lig brise befandt sig ud for Hjelm, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at en træstamme havde sat sig fast mellem ror og skrue. Da træstammen ikke kunne frigøres, forsøgte det at opankre D., men skibet blev ca. 10 minutter senere af vind og strøm sat på grund ved Hjelm. D. $\frac{13}{9}$, kl. 12⁰⁰ kom D. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ror og skrue blokeredes af drivende tømmer.

268. SM. HERA af Aalborg, 51 B. R. T. Bygget af eg. På rejse fra Wismar til Hobro med kaligødning.

Tørnet bundgarnspæl d. $\frac{10}{10}$ 53 i Kattegat.

Søforklaring i Hadsund d. $\frac{15}{10}$ 53.

Kl. 02³⁰ passerede H. under en frisk SV.-lig brise Gjerrild fyr, hvorfra kursen sattes mod Mariager Fjord. Kl. 04⁰⁰ tørnede skibet mod en uden for de for anbringelse af bundgarnsstader fastsatte grænser stående bundgarnspæl, der ikke var afmærket, hvorved jollen blev en del beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

269. S/S RANDA DAN af Esbjerg, 1623 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Leningrad til Antwerpen med stykgods.

Tørnet undervandshindring d. $\frac{24}{11}$ 53 i Moskoi kanal.

Søforklaring i Antwerpen d. $\frac{2}{12}$ 53.

Kl. 04⁰⁵, da R. D., der havde lods om bord, i stille, klart vejr befandt sig i Kronstadt ledefyrlinie $2\frac{1}{2}$ sm. fra indløbet til Moskoi kanal, med kurs mod ledefyret, mærkedes et kraftigt stød i skibet. Ifølge lodsens antagelse havde skibet tørnet en svær tømmerbøje. D. $\frac{25}{11}$ konstateredes lækage i 2 bundtanke.

KÆNTRING

270. Ff. FRIEDLAND af Sassnitz. *Kæntret* d. $\frac{4}{1}$ 53 ved Bornholms Ø.-kyst; 5 omkomne.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{1}$ 53.

Kl. 03²⁵, da F. under en hård NØ.-lig kuling med svær sø var ved at anløbe Nexø havn, blev fartøjet ved havneindløbet kæntret, hvorefter det drev ca. $\frac{1}{2}$ sm. S.-efter langs kysten og grundstødte ud for molen ved Søndre Hamre. Af besætningen, der antages at have været på 5 mand, er 3 drevet i land som døde, og resten savnes. Fartøjet er senere blevet bragt flot ved fremmed hjælp.

271. Ff. EKSAKT af Løgstør.

Kæntret d. $\frac{1}{4}$ 53 i Limfjorden; 3 omkomne.

Søforklaring i Løgstør d. $\frac{11}{4}$ 53.

Kl. ca. 12⁰⁰ blev E., der var beskæftiget med muslingefiskeri, og som da var næsten færdiglastet, sidst set i farvandet N. for Livø. Ca. $\frac{1}{2}$ time senere Vitr E. forsvundet. E. er senere fundet sunket på fiskepladsen. De ombordværende må antages at være omkommet. Fartøjet er blevet hævet.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Knud Jensen af Løgstør, Holger Petersen af Virk-sund og Otto Nielsen af Løgstør.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at E. er kæntret under indhivning af voddet.

272. SM. HJÆLPEREN af Vejle, 30 B. R. T. Bygget 1934 af eg og bøg. På rejse fra Sandbjerg Vig til Vejle med ral.

Kæntret og sunket d. $11\frac{1}{4}$ 53 i Vejle Fjord.

Søforhør i Vejle d. $16\frac{1}{4}$ 53.

Kl. ca. 08³⁰ lettede H. anker fra en ankerplads i Sandbjerg Vig, hvor der var opfisket ca. 29 m³ ral, og holdt under en let til jævn S.-lig brise S.-på. Efter at Bjørnsknude var passeret, styredes der SV. i krap sø. Kort efter opdagedes det, at skibet tog vand, og der lænsedes med håndpumpe. Da H. vedblev at tage vand ind, ændredes kursen N.-efter mod land, men herunder tog skibet en overhaling til bb., et kahytvindue blev slået ind, og vandet strømmede ind. H. blev løbet i vinden og ankeret firet af, men kort efter krængede skibet over og tog vand gennem lugen, der kun var dækket med luger på forkant, og som havde en løs presenning trukket over. H. sank øjeblikkelig, og besætningen — 2 mand — gik i jollen og roede i land. H. er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

273. Ff. STAR af Grimstad. På rejse fra Grimstad til Hirtshals.

Kæntret og forlist d. $4\frac{1}{7}$ 53 i Nordsøen; 1 mand omkommet.

Politirapport dat. $4\frac{1}{7}$ 53.

Kl. ca. 08⁰⁰, da S. under en frisk V.-lig brise med NØ.-gående strøm befandt sig ca. 1 km fra land mellem Kandestederne og Højen, slog en sø ind over bådens bb.s side, hvorved den kæntrede og sank, og besætningen — 2 mand — faldt i vandet. Det lykkedes den ene at svømme i land, medens den anden — fisker Ole Jørgen, Grimstad — druknede.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

274. SM. ERLAND af Graasten, 135 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På rejse fra Walkom til Aabenraa med træ.

Forlist i august—september 1953 i Østersøen; 5 omkomne.

Søforhør i København d. $13\frac{1}{11}$ 53. Forlisanmeldelse dat. København d. $30\frac{1}{11}$ 53.

D. $28\frac{1}{8}$ afgik E. fra Walkom med 73,5 standard træ. D. $16\frac{1}{9}$ fandtes skibet drivende med kølen i vejret ca. 35 sm. SV. for Ventspils (Windau) og bugseredes til Ventspils. D. $18\frac{1}{9}$ fandtes liget af E.s fører ca. 5 sm. SV. af bøje I udfor Ventspils. Da der intet er hørt eller set til E.s mandskab, må alle ombordværende antages at være omkommet.

Anm. De omkomne er: Skibsfører Peter Richelsen af Graasten, motorpasser Theodor Link, kok Elisabeth Link, matros Erik Jørgen Knudsen og skibsdreng Jørgen Charles Irdorf.

SPRUNGET LÆK

275. Ff. ORION af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Forladt synkefærdig d. $1\frac{1}{2}$ 53 i Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $11\frac{1}{2}$ 53. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. $25\frac{1}{2}$ 53.

D. $31\frac{1}{1}$, medens O. lå opankret ca. 142 sm. V. t. S. for Graadyb Barre, friskede vinden op fra NV. Kl. 02⁰⁰ blæste det en storm, og O. tog flere svære søer over. D. $1\frac{1}{2}$ kl. ca. 05⁰⁰ sprængtes ankerrossen, og O. gik i drift. Herunder tog O. flere svære søer over, hvorved lukafet fyldtes halvt med vand, og prammen mistedes, ligesom der opstod ovenbords skade på fartøjet. Noget senere opdagedes vand i motorrummet, og kort efter stoppede motoren. Vandet vedblev nu at stige i motorrummet. Kl. 17⁰⁰ blev besætningen — 3 mand — taget om bord i et andet fiskefartøj. O., hvis lanterne tændtes, inden besætningen forlod fartøjet, eftersøgte næste morgen forgæves og må derfor formodes at være forlist.

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

276. SM. MARIE af Sæby, 60 B. R. T. Bygget 1910 af eg. På rejse fra Menstad til Aalborg med kalksalpeter.

Sprunget læk d. $7\frac{1}{2}$ 53 på Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. $21\frac{1}{2}$ 53.

Kl. 19³⁰ passerede M. Hals. Da skibet befandt sig i nærheden af Mou bro, blev sejladsen vanskeliggjort af is. Kl. ca. 24⁰⁰ ankom M. til Aalborg. Der var da læns ved pumpen. Næste morgen konstateredes det, at skibet var læk. Ved losningen viste det sig, at der havde været ca. 1 fod vand i lasten, og at en del af ladningen var blevet beskadiget af vandet.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes isforholdene.

277. SM. DINA WAL af Køge, 126 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Hamburg til Horsens med kali.

Sprunget læk d. $12\frac{1}{2}$ 53 i farvandet N. for Fyn; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. $12\frac{1}{2}$ 53. Søforhør i Horsens d. $17\frac{1}{2}$ 53.

D. $11\frac{1}{2}$ kl. ca. 08³⁰ afsejlede D. W. under en ØNØ.-lig kuling fra Fredericia. Da skibet befandt sig ca. ca. $1\frac{1}{2}$ sm. NØ. for lysspirtønden pkt. 10 ($55^{\circ}37'3$ N. $9^{\circ}59'00$.) i rute 25, opdagedes det, at svinghjulet arbejdede i vand. Pumpen bemandedes, men kort efter gik motoren i stå, hvorefter der fortsattes under sejl. Kl. ca. 13⁰⁰ ankredes ved den røde l-kost ud for Ashoved. Kl. ca. 15³⁰ blev 3 mand af besætningen, da det trods stadig pumpning ikke lykkedes at læse så meget, at motoren kunne startes, sendt i land for at rekvirere assistance. Kl. ca. 20⁰⁰ blev D. W. taget på slæb af et tililende fiskefartøj og bugseret mod Juelsminde. D. $12\frac{1}{2}$ kl. ca. 01⁰⁰ sank D. W. under en hård ØNØ.-lig kuling med snetykning i Sandbjerg Vig. Skibet er senere blevet hævet.

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

278. SM. PETERNA af Egersund, 150 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Haderslev til Hamburg med malt.

Sprunget læk d. $13\frac{1}{2}$ 53 i Haderslev Fjord.

Søforklaring i Haderslev d. $17\frac{1}{2}$ 53.

Kl. ca. 08⁴⁵ afgik P. fra Haderslev gennem en brudt rende i den tilfrosne fjord. Da skibet havde passeret pælene ved Sandebroen, viste det sig umuligt at fortsætte på grund af is, og det besluttedes at sejle tilbage til Haderslev. Under vendingen kom skibets agterende ind i den faste is. Kl. ca. 13³⁰ ankom P. til Haderslev. En undersøgelse viste, at der var opstået en 2 cm lang revne i en bundplade i skibets agterende.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

279. M/S DYKKERBÅDEN af Kastrup, 15 B. R. T. Bygget 1918. På rejse fra København til Rødvig.

Sprunget læk d. $17\frac{1}{2}$ 53 i Østersøen; *sat på grund* ved Sjællands Ø.-kyst: *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Store-Heddinge d. $7\frac{1}{3}$ 53.

Kl. 12⁰⁰ afsejlede D. under en let NV.-lig brise fra København. Kl. 15⁰⁰ var vinden frisket til kuling, og fartøjet tog meget vand over. Kl. ca. 16⁰⁰ opdagedes det, at fartøjet var blevet læk. Kl. ca. 19⁰⁰, da det viste sig, at fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumperne, holdtes ind mod kysten, og kl. 20⁰⁰ blev D. sat på grund ud for Holtug Kalkbrud. D. er senere blevet vrag.

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

280. SM. MARIE af Egersund, 41 B. R. T. Bygget 1897 af eg. På rejse fra Flensborg til Ballen med koks.

Sprunget læk d. $8\frac{1}{3}$ 53 i Lillebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Sønderborg d. $18\frac{1}{3}$ 53.

Kl. 13³⁰, da M. befandt sig ca. 3 sm. NV. for Nordborg fyr, opdagedes det, at der var vand i motorrummet. En undersøgelse viste, at der var en læk i agterskibet, og det forsøgte at tætte lækagen ved hjælp af savsmuld. Trods stadig pumpning vedblev vandet at stige, hvorfor kursen sattes mod Sønderborg, hvortil skibet ankom kl. ca. 18⁰⁰.

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

281. KURT af Kolding, 47 B. R. T. Bygget 1900 af eg og bøg. På rejse fra Mariager til Bandholm med cement.

Sprunget læk d. $20\frac{1}{3}$ 53 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. $25\frac{1}{3}$ 53.

Kl. ca. 08⁰⁰ stod K. under en let SØ.-lig brise med svær dønning og N.-gående strøm ud af Mariager Fjord. Der var læns ved pumpen. Kl. ca. 10⁰⁰, da K. befandt sig i nærheden af Tangen, opdagedes det, at der var meget vand i skibet. Der blev pumpet læns, men skibet lækkede stadig. Det besluttedes da at søge nødhavn i Grenaa, hvortil skibet ankom kl. ca. 14⁰⁰.

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

282. S/S NIELS WINTHER af Nordby, Fanø, 2354 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Rotterdam til Deepwaterpoint, USA, med fluorspat.

Sprunget læk d. $17\frac{1}{4}$ og $20\frac{1}{4}$ 53 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i Esbjerg d. $5\frac{1}{6}$ 53.

D. $17\frac{1}{4}$ opdagedes det, at der stod 22" vand i stb. rendesten i agterlasten. En undersøgelse viste, at der strømmede vand ned i agterlasten fra et hul i bb.s side af dækket. Hullet blev tætnet ved cementkasse. D. $20\frac{1}{4}$, da det blæste en hård SSV.-lig kuling med tilsvarende sø, opdagedes påny meget vand i agterlasten, og en undersøgelse viste, at der trængte vand ind

i agterlasten fra en revne i skibssiden under vandlinjen. Lækagen blev tætnet med en cementkasse, hvorefter lasten lænsedes for vand, og rejsen fortsattes.

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

283. Ff. INGRID ANDREA af Hejlsminde, 12 B. R. T. Bygget 1934. På fiskeri i Skagerrak.

Sprunget læk d. $\frac{8}{6}$ 53 i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{30}{6}$ 53.

Kl. ca. 15⁰⁰, da I.A. i stille vejr og med rolig sø befandt sig ca. 20 sm. NØ. for „Skagens Rev“ fyrskib, opdagedes vand i motorrummet. En undersøgelse viste, at en af boltene til motorfundamentet var knækket og faldet ud. Det forsøgte forgæves at tætte hullet, men da vandet trods stadig lænsning vedblev at stige, søgtes assistance hos et nærliggende fiskefartøj, der derefter slæbte I.A. ind til Skagen havn. Begge fartøjer måtte frastikke fiskeredskaberne.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

284. SM. H. J. GRAU af Aabenraa, 81 B. R. T. Bygget 1915 af eg. På rejse fra Menstad til Korsør med kalksalpeter.

Sprunget læk d. $\frac{4}{7}$ 53 i Kattegat; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Aabenraa d. $\frac{10}{7}$ 53. Forlisanmeldelse dat. Aabenraa d. $\frac{25}{8}$ 53.

Kl. 18⁰⁰, da H. J. G. befandt sig i Skagerrak, friskede vinden kraftigt op fra NV., og skibet begyndte at arbejde hårdt i søen. Nogen tid efter opdagedes vand i motorrummet, og der pumpedes med korte mellemrum. Kl. ca. 23⁰⁰ steg vandet så meget, at motoren måtte stoppes, og der fortsattes for sejl alene. D. $\frac{5}{7}$ kl. ca. 04¹⁰ pejledes Skagen fyr i mv. SV., giss. afstand 8 sm. Der pumpedes uafbrudt. Kl. ca. 08³⁰ pejledes Læsø N. fyrskib i mv. Ø., giss. afstand 1,5 sm. Vandet steg fortsat i motorrummet. Kl. 14⁰⁰ gjordes jollen og redningsflåden klar. Kl. 14¹⁰, da en damper var kommet indenfor synsvidde, opsendtes uden resultat nødraketter. Kl. 14¹³ blev H.J.G., der da var synkefærdig, forladt ca. 10 sm. N.t.V. for Anholt N. fyrskib. Skibet er senere fundet sunket ca. 6 sm. V.t.N. $\frac{1}{2}$ N. for Anholt N. fyrskib.

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

285. SM. KIRU af Graasten, 149 B. R. T. Bygget 1911 af stål.

Sprunget læk d. $\frac{6}{7}$ 53 i Vejle havn.

Søforklaring i Vejle d. $\frac{9}{7}$ 53.

Kl. 09⁰⁰, da K. lå fortøjet langs kaj og lossede kali, opdagedes det, at der stod ca. 1 fod vand over bundgarneringen i storlasten. Skibet pumpedes læns, men det viste sig, at vandet vedblev at trænge ind.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes tærede nagler.

286. SM. KIRU af Graasten, 149 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Egersund til Hamburg i ballast.

Sprunget læk d. $\frac{13}{8}$ 53 i Kiel Fjord; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Graasten d. $\frac{22}{8}$ 53.

Kl. 22⁰⁰, da K. under en let til jævn SØ.-lig brise befandt sig ca. 500 m fra land ud for Laboe, hørtes en voldsom eksplosion i land tæt ved. D. $\frac{14}{8}$ viste det sig, at der var vand i rendestenen, og en undersøgelse viste, at der fandtes en læk forude under stormasten, hvor flere nagler var løse og nogle spanter slået op. Lækken blev midlertidigt tætnet, og K. sejlede til Egersund for reparation.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen muligvis kan være forårsaget af en eksplosion i et ammunitionslager ved kysten.

287. Lf. ROSEMARIE III af Frederiksværk. På rejse fra Helsingør til Frederiksværk.

Sprunget læk d. $\frac{30}{8}$ 53 i Isefjord; *grundstødt*.

Søforhør i Hundested d. $\frac{31}{8}$ 53.

Kl. ca. 19³⁰, da R.III under en tiltagende SØ.-lig brise befandt sig ca. 2 km V. for Lynæs havn, tog fartøjet, der var læk, så meget vand ind, at det ikke kunne holdes flydende. Sejlene firedes nu ud, og der afbrændtes nødblus. Kl. ca. 20⁰⁰ tog R.III grunden ca. 1500 m fra Lynæsfortet og blev efterhånden af strømmen ført N. efter, til fartøjet blev stående ca. 1200 m V. for Lynæsfortet. Kl. ca. 21⁰⁰ afbrændtes storsejlet, og kl. ca. 22⁰⁰ blev besætningen — 4 personer — taget om bord i tililende fartøjer og bragt i land.

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

288. Ff. SPURGIION af Strandby, 27 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. $\frac{2}{9}$ 53 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $\frac{19}{9}$ 53.

Kl. ca. 07³⁰, da S. under en let V.-lig brise befandt sig ca. 26 sm. NV. for Hirtshals, gik motoren i stå, og det viste sig, at der stod vand op til dørken i motorrummet. Da det viste sig, at fartøjet ikke kunne holdes læns ved pumpning, blev S. taget på slæb til Hirtshals af et fiskefartøj, som befandt sig i nærheden. Efter at fartøjet var blevet sat på bedding, viste det sig, at en del værk var faldet ud af en nåd agter.

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

289. SM. CAMILLA af Korsør, 20 B. R. T. Bygget 1880 af eg. På rejse fra stenfiskeri ved Omø til Onsevig med ral.

Forlist d. 8/9 53 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 30/9 53. Søforklaring og søforhør i Korsør d. 14/9 53.

Kl. ca. 11⁰⁰ afsejlede C. i stille vejr med ringe sø fra Omø NV.-Rev, hvor fartøjet havde indtaget ca. 20 m³ ral. Kl. ca. 12⁰⁰ friskede vinden til SV.-lig kuling, og der løb en hård S.-gående strøm. Der pumpedes stadig med 2 af motoren drevne pumper. Kl. ca. 13³⁰ steg vandet i motorrummet, og håndpumpen sattes i funktion. Kl. ca. 14⁰⁰ var vandet steget så højt i motorrummet, at motoren stoppede. Straks efter faldt fartøjet tværs i søen og bordfyldtes og sank. Besætningen — 2 mand — reddede sig i land i fartøjets jolle.

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

290. SM. PRØVEN af Hasle, 54 B. R. T. Bygget 1878 af eg og fyr. På rejse fra Fakse Ladeplads til Hasle med jordbrugskalk.

Forlist d. 22/10 53 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 30/10 53. Forlisansmeldelse dat. Hasle d. 4/11 53.

Kl. 00⁰⁰, da P. under en let ØSØ.-lig brise befandt sig i Østersøen, sås der vand under svinghjulet i motorrummet. Skibet pumpedes læns med håndpumpen, hvilket gentog sig flere gange i løbet af natten, idet skibet vedblev at trække vand. Kl. ca. 04¹⁵ begyndte P. at stikke dybere med forenden, og det viste sig, at lukafet forude var halv fyldt med kalkblandet vand, ligesom vandet nu stod op over dørken i motorrummet. Der afgaves nødsignaler, og besætningen — to mand — gik i båden. Kl. ca. 06³⁰ blev besætningen taget om bord i et andet skib. Kl. 08⁰⁰ sank P. på omtrentlig plads 55°14'N. 14°15'Ø.

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

291. SM. DION af Fakse Ladeplads, 60 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra København til Aalborg med kokoskager.

Sprunget læk d. 4/11 53 i Kattegat og d. 7/11 53 på Limfjorden.

Søforklaring i Aalborg d. 11/11 53.

D. 4/11 kl. 19³⁰, da D. under en let SØ.-lig brise befandt sig ved Kattegat S. fyrskib, opdagedes det, at skibet var læk. D. sejlede til Helsingør, hvor lækagen tætnedes af en dykker. D. 6/11 kl. 11⁰⁰ afsejlede skibet fra Helsingør. D. 7/11 om morgenen, da D. befandt sig på Limfjorden, lækkede skibet atter. Der pumpedes med motor- og håndpumpe, og kl. 12³⁰ ankom skibet til Aalborg, hvor det pumpedes læns af redningskorpset, der var blevet tilkaldt.

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

292. SM. ZIBA af Rønne, 77 B. R. T. Bygget 1938 af eg og fyr. På rejse fra Rønne til Odense med sten.

Sprunget læk d. 3/12 53 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Odense d. 10/2 54.

Kl. ca. 10⁰⁰ afsejlede Z. fra Rønne. Kl. ca. 11³⁰ opdagedes vand i motorrummet. Kursen sattes mod Rønne samtidig med, at pumperne holdtes gående. Kl. 13⁰⁰ ankom Z. til Rønne, hvor en dykkerundersøgelse viste, at værket var faldet ud af et stød i kølplanken.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes, at en kantsten under indladningen i Rønne faldt fra lugekarmen ned på garneringen.

MASKINHAVARI

293. SM. LEIF af Aarhus, 163 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Stettin til Aarhus med kul.

Motorhavari d. 8/1 53 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 21/1 53.

Kl. 17³⁰, da L. under en let N.-lig brise med S.-gående dønning befandt sig ca. 5 sm. NØ.t.N. for Arkona fyr, stoppede motoren pludselig. Efter forgæves forsøg på at finde fejlen blev L. af et andet skib bugseret til Faxe Ladeplads, hvor en undersøgelse viste, at en fjeder i brændstoffpumpen var for slap.

294. SM. JENS JUHL af Nykøbing M., 100 B. R. T. Bygget 1940 af eg og bøg. På rejse fra Faaborg til København med stykgods.

Motorhavari d. $13/1$ 53 i Sundet.

Søforklaring i Frederikshavn d. $29/1$ 53.

Kl. 16^{00} , da J.J. befandt sig ved Nordre Røse, begyndte motoren at banke, hvorefter farten mindskedes. En undersøgelse af årsagen til bankningen var resultatløs, og rejsen fortsattes. Ca. 5 minutter senere hørtes 6—7 høje knald i motoren, som derefter stoppede. J.J. blev af en tilkaldt slæbebåd slæbt ind til København. Det viste sig senere, at krumtapsakselen var knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at årsagen til motorhavariet skyldes skjult fejl i materialet.

295. Ff. LA MARO af Esbjerg, 17 B. R. T. Bygget 1914 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Østersøen.

Motorhavari d. $27/3$ 53 i Østersøen.

Søforklaring i Esbjerg d. $2/5$ 53.

Om morgenen, da L.M. under en frisk VSV.-lig kuling befandt sig ca. 20 sm. fra Neksø, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at der var vand i brændstoffet. Da det ikke lykkedes at få motoren i gang, sattes sejl, og der styredes V.t.N. D. $28/3$ kl. ca. 05^{00} , da fartøjet befandt sig ca. 35 sm. Ø.t.N. for Hammeren, revnede sejlet. D. $30/3$, da L.M. befandt sig i sejlruten mellem Øland og Sandhammeren, forsøgtes det at starte motoren ved hjælp af en blæselampe. Da denne imidlertid eksploderede, sattes flag for at tilkalde assistance. Kl. 09^{15} , da fartøjet under en frisk VSV.-lig brise befandt sig ca. 10 sm. SØ. for Utklippan fyr, blev det taget på slæb af et andet fiskefartøj til Karlskrona, hvortil fartøjerne ankom kl. ca. 12^{45} .

Anm. Årsagen til motorhavariet fremgår af det ovenfor anførte.

296. M/S VIAN af Randers, 186 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stettin til Aarhus med kul.

Motorhavari d. $17/4$ 53 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Aarhus d. $27/4$ 53.

Kl. 14^{02} passerede V. Swinemünde lystønde. Kl. 19^{06} hørtes et stød i motoren, og det viste sig, at der var brækket $1\frac{1}{2}$ tand på mellemhjulet til brændstofpumperne. Det forsøgtes at fortsætte med langsom fart, men da det d. $18/4$ kl. 00^{30} viste sig, at yderligere 2 tænder var brækket, stoppedes motoren. Kl. 09^{50} blev V. taget på slæb af en tilkaldt bjergningsdamper og slæbt til København.

297. M/S KNUDSHOVED af København, 353 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Rotterdam til København.

Motorhavari i dagene $29/4$ — $30/4$ 53 i Nordsøen: *søgt nødhavn*.

Søforhør i København d. $7/5$ 53.

D. $29/4$ kl. 10^{10} , da K. under en jævn SV.-lig brise befandt sig 2 sm. 30° af lysbøjen J.E.I., begyndte skruen pludselig at bakke, hvorefter motoren stoppedes, og der ankredes. En undersøgelse viste, at tandhjulsakslen i oliepumpen til koblingen var knækket. Skaden udbedredes midlertidigt, og rejsen fortsattes afbrudt af flere stop. D. $30/4$ tilkaldtes bugserassistance, og kl. 20^{45} blev K. taget på slæb af et bjergningsfartøj og bugseret ind til Esbjerg.

298. S/S BRATTINGSBORG af København, 2781 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Corinto til Baltimore med sukker.

Maskinhavarier i dagene d. $4/5$ — $9/5$ 53 i Stillehavet.

Søforklaring d. $3/6$ 53 i New York.

D. $4/5$ kl. 19^{00} stoppedes maskinen for reparation af fødepumperne, der ikke kunne sætte tilstrækkeligt vand på kedlerne. D. $5/5$ kl. 01^{18} fortsattes sejladsen, men kl. ca. 12^{00} virkede pumperne atter utilfredsstillende, og farten mindskedes. Kl. 16^{45} opdagedes det, at centerkedlen var læk, og denne blev slukket. D. $7/5$ kl. 07^{40} opdagedes det, at bb.s kedel var læk og fødepumperne havareret, hvorefter maskinen stoppedes, og fyrene slukkedes. Efter skibsråd blev bugserbådshjælp tilkaldt, men d. $8/5$ kl. 17^{30} var reparationerne så vidt fremskredet, at B. kunne fortsætte sejladsen for stb.s kedel, og bugserbådshjælpen blev afbestilt. D. $9/5$ sattes damp på endnu en kedel, og d. $10/5$ ankom skibet til Balboa.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes materialefejl.

299. Ff. MARTHA NORDMAND af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1929 af eg. På rejse fra fiskeplads på Bløden Grund til Esbjerg.

Motorhavari d. $6/7$ 53 i Nordsøen.

Søforklaring i Skagen d. $23/7$ 53.

Kl. 12^{30} , da M.N. under en VSV.-lig kuling med hård sø befandt sig ca. 20 sm. V. for Skallingen, knustes koblingen hvorved motoren stoppedes. Skibet blev opankret, for it skaden

kunne udbedres. Ca. 20 min. senere måtte anket kappes fra Der fortsattes for storsejl og mesan mod Graadyb. På grund af regntykning og hård S.-gående strøm kunne Graadyb ikke anduves, hvorfor der holdtes S. over ind under Fanø og ankredes i Knude Dyb. D. $\frac{7}{7}$ tog M.N. grunden under lavvande, men kom d. $\frac{8}{7}$ ved højvande flot ved fremmed hjælp og blev opankret på dybere vand. D. $\frac{9}{7}$ blev M.N. af et bjergningsfartøj bugseret ind til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes, at skruen har ramt enten en undervandshindring eller en flydende genstand.

300. Ff. SVANEN af Helligpeder, 6 B. R. T. På rejse fra Helligpeder til fiskeplads i Østersøen.

Motorstop, drevet på land d. $\frac{12}{9}$ 53 ved Bornholms V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $\frac{14}{10}$ 53.

Kl. ca. 05⁰⁰ afgik S. under en stiv VSV.-lig kuling med svær sø fra Helligpeder havn. Da fartøjet befandt sig 200 m V. for havnen, stoppede motoren. Det forsøgtes forgæves at starte motoren hvorefter anket blev stukket ud. Andret holdt imidlertid ikke, og ca. 5 min. efter, at motoren var stoppet, drev S. ind på land ca. 50 m N. for havnen. Besætningen — 2 mand — blev bjerget af en båd fra land. Fartøjet er senere blevet bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage at motorstoppet skyldes, olietilførslen svigtede.

301. M/S HANS BROGE af Aarhus, 2013 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra København til Aarhus med passagerer og stykgods.

Ekspllosion i motoren d. $\frac{14}{9}$ 53 i Kattegat; *1 mand omkommet*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{25}{9}$ 53.

Kl. ca. 04⁰⁰, da H. B. befandt sig ca. 6 sm. Ø. for Schultz Grund, indtraf en voldsom eksplosion i 2 af motorens krumtaphuse, hvorved 2 maskinmestre blev alvorligt forbrændt, således at den ene — 3. maskinmester B. C. Troelstrup Andersen — senere døde. Umiddelbart før eksplosionen var der observeret en del olierøg fra krumtaphusets afluftningsrør, og motoren var sat på langsom frem. Kl. 14¹⁰ var motoren repareret, og skibet fortsatte derefter rejsen til Aarhus.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at cylinderskørtet i cylinder nr. 6 var revnet, hvorved stempelforbindelsesstangen kom til at rive mod skørtet.

302. M/S DANGULF LUBE af København, 129 B. R. T. Bygget 1912 af jern.

Motorhavari d. $\frac{28}{10}$ 53 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{24}{11}$ 53.

Kl. 20³⁰, da D. L. befandt sig ved punkt 12 i rute 36, indtraf en eksplosion i forreste krumtaphus. Motoren blev straks stoppet, og skibet bugseredes til København. En undersøgelse viste, at der i forreste stempel var opstået et hul med en diameter på ca. 6 mm.

303. Ff. LAURA RØNTVED af Skagen, 35 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra Skagen til Göteborg med fisk.

Motorstop d. $\frac{1}{11}$ 53 i Kattegat; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $\frac{1}{11}$ 53. Søforklaring i Skagen d. $\frac{5}{11}$ og $\frac{24}{11}$ 53. Forlis-anmeldelse dat. Skagen d. $\frac{5}{11}$ 53.

Kl. ca. 11³⁰, da L. R. under en S.-lig kuling med Ø.-gående strøm netop var kommet uden for havneindløbet til Skagen havn, stoppede motoren, hvorefter fartøjet af vind og sø blev slået ind mod den Ø.-lige havnemole. Besætningen — 2 mand — reddede sig i land på molen. L. R. blev vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at motorstoppet skyldes tilstopning af brændseloliefiltret.

304. Ff. M. J. FINNE af Neksø, 19 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Motorhavari d. $\frac{12}{12}$ 53 i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{18}{12}$ 53. Søforhør i Neksø d. $\frac{11}{2}$ 54.

Kl. 06⁴⁵, da M. J. F. under en jævn SSØ.-lig brise med mørkt vejr befandt sig ca. 165 sm. Ø. t. N. af Neksø og med motoren gående langsomt frem var ved at sætte laksekroge, mærkedes en rystelse i agterskibet. Motorens kobling sprang fra, og en undersøgelse viste, at svinghjulets nav var revnet. Kl. 19⁰⁰ blev M. J. F. taget på slæb af et tilkaldt fiskefartøj, og d. $\frac{13}{12}$ ankom fartøjerne til Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at fartøjet har tørnet en drivende genstand.

305. Ff. CARRIN af Frederikshavn, 10 B. R. T. Bygget 1911. På rejse fra Hals til Svendborg.

Motorhavari d. $\frac{18}{12}$ 53 i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Svendborg d. $21/12$ 53.

Kl. ca. 17^{00} , da C. under en ØSØ.-lig kuling befandt sig ca. 1 sm. VSV. for Hjelm, satte motoren ud, og det viste sig, at et leje var brændt sammen. C opankredes og blev senere slæbt til Aarhus af et tilkaldt skib.

306. SM. ELMO af Marstal, 146 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Nakskov til Stralsund i ballast.

Motorhavari d. $18/12$ 53 i Storebælt.

Søforklaring i Ærøskøbing d. $30/12$ 53.

Da E. befandt sig ca. 5 sm. SØ. af Albuen, begyndte motoren at banke. Kort efter hørtes svære stød fra motoren, der straks blev stoppet. Et tilkaldt fiskefartøj bugserede E. ind i læ af Albuen, hvor skibet opankredes. D. $19/12$ blev E. bugseret til Nakskov, hvor det viste sig, at et olierør var knækket, og at et krumtapleje var brændt sammen.

307. SM. DINA WAL af Køge, 126 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Stettin til Nakskov med kul.

Motorhavari d. $22/12$ 53 i Østersøen.

Søforklaring i Store-Heddinge d. $30/12$ 53.

Kl. 05^{00} , da D. W. under en svag S.-lig brise befandt sig mellem Sassnitz og Arkona, gik motoren ned i omdrejninger. Skruen blev straks koblet fra, men umiddelbart efter gik motoren i stå og kunne ikke startes påny. D. W. fortsatte for sejl alene, og d. $23/12$ ankom skibet til Fakse Ladeplads, hvor det viste sig, at begge krumtaplejer samt et krydspindsleje var brændt sammen.

ANDRE HAVARIER

308. M/S ABBA af København, 173 B. R. T. Bygget 1897/1943 af stål. På rejse fra Kopervik til Ålesund i ballast.

Forlist d. $17/1$ 53 i Nordatlanten; 8 omkomne.

Søforhør i København d. $3/3$ 53. Forlisansmeldelse dat. København d. $23/3$ 53.

D. $16/1$ om morgenen afsejlede A. fra Kopervik. D. $17/1$ kl. 17^{30} sås A. for N.-gående fra et andet skib ved indsejlingen til Frøysjøn. Det blæste da en stiv VSV.-lig kuling med høj sø og N.-gående strøm. D. $18/1$ kl. ca. 10^{00} fandtes en redningsbåd mærket „ABBA“, København, samt forskelligt vraggods fra A. ilanddrevet i Svineviken på Storøy i Rugsund. I de følgende dage strømmede der til stadighed olie op til havoverfladen omkring et punkt SV. for Marøy, og da der intet er hørt til skibet siden d. $17/1$, må det antages, at skibet er forlist på dette sted med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Skibsfører J. A. Jacobsen af København, styrmand J. Johansen af Horsens, motorpasser J. V. Jensen af København, kok Poul Christian Christensen af Frederikshavn, ungmand Johannes Kristensen af Ravnhøj pr. Kvissel, Vendsyssel, dæksdreng Henning Jensen af Frederikshavn, skibsmægler Thorleif Waage af Kopervik og kendtmand Lars Svendsen af Åkra.

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

309. Ff. NORDVEST af Asaa, 10 B. R. T.

Gået i drift uden mandskab d. $28/1$ 53 i Asaa.

Søforhør i Sæby d. $17/2$ 53.

I løbet af natten, medens fartøjet lå langs kajen i Asaa havn med en 3-tommers for- og agtertrosse fast i land og med kutterne „KETTY“, „INGA“ og „KAMMA“, alle af Asaa, fartøjet uden på N. uden særskilte fortøjninger i land, blæste det op til en storm. Om morgenen var de fire kuttere, der sidst var blevet set kl. ca. 00^{00} , forsvundet. Senere fandtes „KAMMA“ sunket ca. 2 sm. NØ. for Asaa havn. D. $30/1$ fandtes N. drivende ca. 15 sm. SØ. for Anholt N. fyrskib og blev i lettere beskadiget tilstand bjærget ind til Sæby. Da der ikke senere er set noget til hverken „KETTY“ eller „INGA“, må disse fartøjer antages at være forlist.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene i forbindelse med den omstændighed, at ikke samtlige kuttere havde fortøjninger i land.

310. Ff. INGA af Asaa, 9 B. R. T.

Gået i drift uden mandskab d. $28/1$ 53 i Asaa; *forlist*.

Søforhør i Sæby d. $17/2$ 53.

Se nr. 309.

311. Ff. KAMMA af Asaa, 10 B. R. T.
Gået i drift uden mandskab d. $^{28}/_1$ 53 i Asaa; *sunket*.
 Søforhør i Sæby d. $^{17}/_2$ 53.
 Se nr. 309.

312. Ff. KETTY af Asaa, ca. 7 B. R. T.
Gået i drift uden mandskab d. $^{28}/_1$ 53 i Asaa; *forlist*.
 Søforhør i Sæby d. $^{17}/_2$ 53.
 Se nr. 309.

313. M/S LEO af Marstal, 400 B. R. T. Bygget 1944 af stål.
Mistet anker d. $^{31}/_1$ 53 ved Norges V.-kyst.
 Søforklaring i Aalborg d. $^{12}/_6$ 53.
 D. $^{27}/_1$, da L. under en opfriskende V.-lig storm lå opankret for stb.s anker på Ålesunds red, blev også bb.s anker stukket ud. D. $^{31}/_1$ forsøgte det at hive bb.s anker ind, men da det havde fået hold, forsøgte ankeret frigjort under anvendelse af motoren. Herunder knækkede ankerkæden, og ankeret gik tabt.
 Anm. Det er senere oplyst, at L. ankrede umiddelbart over nogle vrage, der ikke var opført på søkortet, og det må antages, at kæden har fået hold i et af disse vrage.

314. Ff. ANE JENSEN af Thyborøn, 27 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Forladt synkefærdig d. $^{1}/_2$ 53 i Nordsøen; *forlist*.
 Søforklaring i Lemvig d. $^{10}/_2$ 53. Forlisanmeldelse dat. Thyborøn d. $^{25}/_3$ 53.
 Kl. ca. 04⁰⁰, da A. J. under en stærk til orkanagtig storm lå og drev for vejret, mens besætningen opholdt sig under dæk, tog fartøjet en forkert sø ind. Styrehus, forkappe, mast, isdæksel o. a. blev skyllet over bord, og motoren stoppede. I lasten stod 3—4 fod vand, og lukafet var næsten vandfyldt. Det lykkedes at starte motoren, og da fartøjet var synkefærdigt, sejledes det hen til et andet fiskefartøj, der tog A. J.s besætning om bord. Fartøjet er sidst set flydende d. $^{2}/_2$ på 5°41'N. 4°21'Ø., og det må antages, at det senere er sunket.

315. M/S ANNAM af København, 6726 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Avonmouth til København i ballast.

Mistet ankre d. $^{1}/_2$ 53 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.
 Indberetning fra generalkonsulatet i Rotterdam dat. $^{4}/_2$ 53.
 Kl. 07²⁰, da A. under en VNV.-lig orkanagtig storm befandt sig på 52°00' N. 3°20' Ø. uden styr på skibet, udsendtes nødsignal. Kl. 09⁰⁰ mistedes stb. ankerkæde, der var stukket ud til 120 fv. for at holde stævnen op mod vinden. Fra kl. 15³⁰ holdtes skibet ved forskellige manøvrer i drift mod Hook van Holland. Kl. 16³⁰ blev 23 mand af besætningen taget om bord af en hollandsk redningsbåd ud for Hook van Holland, og kl. 17¹⁰ passeredes indsejlingen. Kl. 17³⁰ ankredes for bb. anker inde på floden Maas. Kl. 17⁴⁸, efter at der var kommet lods om bord, sprængtes ankerkæden under indhivning, hvorefter skibet fortsatte til Rotterdam.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

316. S/S ANNE TORM af København, 1661 B. R. T. Bygget 1928 af stål.

a) På rejse fra Sande til Ridham med træmasse.
Havareret d. $^{1}/_2$ 53 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.
 Søforklaring i Esbjerg d. $^{6}/_2$ 53.
 D. $^{31}/_1$ kl. 12⁰⁰ befandt A. T. sig under en jævn NV.-lig kuling med moderat sø på 55°16'N. 4°59'Ø. Der styredes rv. 213°. Kl. 17⁰⁰, da det blæste en VSV.-lig storm med overordentlig svær sø, og skibet arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over dækslasten, påbegyndtes overbordkastning af dækslast fra forskibet, og kl. ca. 19⁰⁰ var ca. 300 baller træmasse kastet over bord. Kl. 20⁰⁰ blæste det en jævn NNV.-lig brise med svær sø. Kl. 22³⁰, da vind og sø atter var tiltaget, drejedes skibet til, og dækslast fra agterskibet kastedes over bord. Kl. 24⁰⁰ blæste det en orkanagtig storm med overordentlig svær og brydende sø. D. $^{1}/_2$ kl. 02³⁰ tog skibet en svær brådsø ind forfra. Salonhusets og styrehusets forskodder blev trykket ind, bestiklukaf og radiatorer fyldtes med vand, og begge redningsbåde blev slået ud af klamperne. Døren til salonhus og bb.s maskindør blev slået ind, og en del søvand trængte ned i maskin- og kedelrum. Der udsendtes radiotelegrafiske nødsignaler. Ved dagry konstateredes det, at en del af den resterende dækslast var skyllet over bord, 4 ventiler til forlasten var forsvundet, og lugepreseningerne var beskadiget. Endvidere havde skibet svær stb.s slagside. Kl. 20²⁰, da vind og sø havde lagt sig noget, blev kursen sat mod Esbjerg. D. $^{2}/_2$ kl. 19³⁵ ankrede A. T. ved Graadyb Barre. D. $^{3}/_2$ kl. 09³⁰ lettede skibet og ankom kl. 12⁴⁵ til Esbjerg, hvor det viste sig, at rorstammen var vredet.

b) På rejse fra Esbjerg til Ridham med træmasse.

Maskinhavari d. $12\frac{1}{2}$ 53 i Nordsøen; *mistet dækslast*.

Søforklaring i Helsingør d. $3\frac{1}{3}$ 53.

D. $11\frac{1}{2}$ kl. 09¹⁵ afsejlede A. T. efter reparation fra Esbjerg. Kl. 22⁴⁵, da skibet under en ØNØ.-lig storm med overordentlig svær sø arbejdede hårdt i søen og tog meget vand over, overbordkastedes ca. 130 baller af dækslasten. D. $12\frac{1}{2}$ kl. 02²⁵—02³⁷ stoppedes maskinen for reparation af balancekrydshovedet, der var havareret. Kl. 03²⁰ blev det klart, at reparationen ikke kunne holde, og der blev pr. radio rekvireret bugserhjælp. Kl. 05⁰⁸ stoppedes maskinen atter for reparation. Skibet faldt tværs i søen og rullede hårdt, hvorfor radiotelegrafiske nød-signaler udsendtes. Kl. 07²⁵ startedes maskinen, og A. T. fortsatte sejladsen, ledsaget af et tililende skib. Kl. 12⁰⁰ befandt skibet sig på 53°55'N. 3°56' Ø. Kl. 13⁰⁰ havarede maskinen påny. Kl. 16³⁰ etableredes forbindelse med en bugserbåd, der bugserede A. T. til Gravesand, hvortil skibene ankom d. $13\frac{1}{2}$ kl. 17⁰⁰. Under det hårde vejr led A. T. forskellig ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

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

Havareret d. $1\frac{1}{2}$ 53 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Esbjerg d. $28\frac{1}{2}$ 53.

Kl. ca. 01³⁰, da F. under en NNV.-lig orkan med høj sø lå med drivanker ude ca. 150 sm. V. t. S. for Graadyb Barre, tog fartøjet en svær sø ind fra ca. 1—1 $\frac{1}{2}$ i str. om bb. F. krængede så stærkt stb. over, at styrehuset kom under vand. Ca. 1—2 minutter senere rettede fartøjet sig op igen, og det viste sig, at stormasten, prammen samt stb.s lønning var slået over bord, og at F. var delvis fuld af vand. Da motoren var stoppet og lyset gået ud, forsøgte det at affyre nødraketter, men på grund af den hårde vind kunne raketterne ikke stige til vejrs. D. $2\frac{1}{2}$ om morgenen var fartøjet så meget læns, at motoren kunne startes, og F. sejlede ind til Ijmuiden.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

318. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål.

Mistet ankret d. $2\frac{1}{2}$ 53 på Ålesunds red.

Søforklaring i Frederikshavn d. $2\frac{1}{6}$ 53.

D. $30\frac{1}{1}$, da C. lå opankret for begge ankre, forsøgte det at hive bb.s anker ind, men det viste sig at være umuligt. D. $31\frac{1}{1}$ forsøgte det ligeledes forgæves at hive stb.s anker ind. Det vist sig at C. var ankret op i et ikke afmærket vrug. D. $2\frac{1}{2}$ blev begge ankre stukket fra.

319. Ff. FIONA af Rødvig, 19 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

Forlist i februar 1953 i Østersøen; *3 omkomne*.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $17\frac{1}{3}$ 53.

D. $20\frac{1}{2}$ afsejlede F. fra Neksø for at drive fiskeri i den Ø.-lige del af Østersøen. D. $21\frac{1}{1}$ var fartøjet i radiotelefonisk forbindelse med et andet fiskefartøj, og det oplystes herunder, at F. befandt sig i så hårdt vejr, at besætningen kun kunne opholde sig i lukafet. Den $25\frac{1}{2}$ blev en nedgangskappe, der senere med sikkerhed identificeredes som F.s, og som bar spor af at være revet ud af dækket, fundet ca. 30 sm. NV. for Busterort fyr. Da der intet senere er hørt eller set til F., må fartøjet antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Kurt Kromann Christensen af Skagen, fiskerne Harald Viggo Petersen af Fakse og Louis Hartvig Andersen af Hylleholt.

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

320. Ff. OLGA af Sæby, 9 B. R. T. Bygget 1916. På fiskeri i Kattegat.

Havareret d. $6\frac{1}{3}$ 53 i Kattegat; *sunken*.

Søforklaring i Frederikshavn d. $14\frac{1}{3}$ 53.

Kl. ca. 01³⁰, da O. befandt sig i farvandet mellem Hirsholmene og Læsø Trindel, kom under indhivning af trawlet en af dettes skovle ind under bunden af fartøjet, der fik en lækage. Trods uafbrudt lænsning med pumpe og pøs vedblev vandet at stige. Noget senere blev O. taget på slæb af et andet fiskefartøj, der sejlede mod Vesterø havn, Læsø. Kl. ca. 12⁰⁰, da det var klart, at O. ville synke, blev besætningen — 2 mand — taget om bord i det andet fartøj, og ca. 1 minut senere sank O. O. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

321. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Borgestad til Mo med ildfaste sten.

Mistet skrueblad d. $26\frac{1}{4}$ 53 ved Norges V.-kyst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Frederikshavn d. $2\frac{1}{6}$ 53.

Kl. 23¹⁰, kort før C. skulle passere Kalveholen Lykt S. for Målø, mærkedes et kraftigt

stød i agterstavnen, hvorefter skibet begyndte at ryste kraftigt. Farten sattes ned, og C. sejledes ind til Målø, hvor en undersøgelse viste, at et skrueblad manglede.

Anm. Ministeriet må antage, at skruen har tørnet en flydende genstand.

322. M/S LEO af Marstal, 400 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

Mistet anker d. $\frac{3}{6}$ 53 i Nordsøen.

Søforklaring i Aalborg d. $\frac{12}{6}$ 53.

Kl. 12¹⁵, da L. under en N.-lig kuling befandt sig på 55°59' N. 1°01' V., opdagedes det, at stb.s anker var løbet ud med hele kæden, der dog var fastgjort ved tampen. Det påbegyndtes straks at hive ankret ind, men da skibet arbejdede stærkt i søen, knækkede kæden, og ankret med 4—5 favne kæde gik tabt.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at ankerkæden ikke var surret.

323. M/S AMOS af København, 490 B. R. T. Bygget 1907 af stål. På rejse fra Åhus til Hull med træ.

Mistet skruen d. $\frac{10}{8}$ 53 i Hull.

Søforklaring i Hull d. $\frac{13}{8}$ 53.

Kl. 06²⁵, da A. var ved at manøvrere ind i slusen til Victoria dok, mærkedes et kraftigt stød i agterskibet. Motoren, der gik halv kraft bak, sattes på halv kraft frem, hvorefter der mærkedes endnu et stød. Det viste sig nu, at skibets fart ikke øgedes, og at der ikke kom noget skruevand. En slæbebåd tilkaldtes, og A. blev slæbt til kaj inde i dokken. En undersøgelse viste, at skibet havde mistet skruen.

324. SM. BURGUNDIA af Rønne, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Larvik til Næstved med træmasse.

Mistet dækslast d. $\frac{25}{8}$ 53 i Skagerrak.

Søforklaring i Næstved d. $\frac{28}{8}$ 53.

Kl. ca. 16⁰⁰ afsejlede B. under en svag SV.-lig brise med rolig sø fra Larvik. Kl. ca. 23⁰⁰, da vinden var frisket til VNV.-lig kuling med tiltagende sø, havde dækslasten suget vand, og skibet havde ca. 35° slagside til stb. Bb.s bundtank fyldtes, og 9 baller af dækslasten kastedes over bord, hvorefter skibet rettede sig noget op, og rejsen fortsattes. D. $\frac{27}{8}$ kl. 11⁰⁵ ankom B. til Næstved.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

325. M/S SERAMPORÉ af København, 7749 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Tahsis, U.S.A., til Yokohama med stykgods.

Havareret i dagene $\frac{27}{8}$ — $\frac{29}{8}$ 53 i Stillehavet.

Søforklaring i Yokohama d. $\frac{11}{9}$ 53.

I dagene $\frac{27}{8}$ — $\frac{29}{8}$ arbejdede S. under en hård V.-lig kuling med meget høj V.-lig dønning hårdt i søen og tog meget vand over dæk og luger. D. $\frac{30}{8}$ kl. 12³⁰ konstateredes det, at der stod ca. 3 fod vand på agterkant af mellemdæk nr. 4, hvor der var stuvet papir, mel og sukker, samt at der var trængt vand ned i underlast nr. 4, hvor der var indtaget hørfrø. 50 papirruller, 31 sække mel og 50 poser sukker, der var meget vandbeskadiget, kastedes over bord, og den resterende del af papir og sukker blev fjernet fra mellemdæk nr. 4. D. $\frac{1}{9}$ påbegyndtes overbordkastning af hørfrø fra underlast nr. 4 samtidig med, at vand og hørfrø pumpepedes ud. Kl. 10⁰⁰ sås det, at der var opstået en lækage på yderklædningen på forkant af underlast nr. 4 om stb., omtrent i vandlinien. Skibet bragtes til at krænge ca. 6° til bb. D. $\frac{2}{9}$ fortsattes med overbordkastning og udpumpning af hørfrø, og skibet blev bragt til at krænge 10° til bb. D. $\frac{3}{9}$ kl. ca. 09⁰⁰ tætnedes lækagen med trækiler og cement. D. $\frac{7}{9}$ ankom S. til Yokohama.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

326. M/S EMMA MÆRSK af Nyborg, 8331 B. R. T. Bygget 1928 af stål. På rejse fra Curaçao til Stanlow med olie.

Skrue uklar af kæde d. $\frac{7}{9}$ 53 i Manchester kanal.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{24}{9}$ 53.

Kl. 12⁴⁰ afgik E. M. fra Eastham sluse med lods om bord samt slæbebåd for og agter.

Kl. 13¹⁰ passeredes et uddybningsfartøj, der lå fortøjet i stb. side af kanalen. Under en fuld kraft bak manøvre med begge maskiner kom stb.s skrue uklar af uddybningsfartøjets kæde, og maskinen stoppedes omgående. E. M. blev efter havariet fortøjet langs kanalsiden.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at uddybningsfartøjet ikke havde slækket sin kæde tilstrækkeligt af.

327. M/B PENTA af Aalborg.

Forlist d. $\frac{9}{9}$ 53 i Limfjorden; 3 omkomne.

Politirapport dat. $\frac{9}{9}$, $\frac{18}{9}$ og $\frac{29}{9}$ 53.

Kl. ca. 17¹⁵ afsejlede P. fra Aalborg lystbådehavn for at gå på lystfiskeri i Limfjorden. Det blæste en hård kuling. Kl. ca. 17⁴⁵ sås P. passere Aalborg Skibsværft for Ø.-gående.

Kl. 18¹⁰ sås et lig, der senere viste sig at være en af P.s besætning, drive forbi kulkajen ved Rørdal. Senere er liget af endnu en af de ombordværende samt en del vraggods hidrørende fra P. drevet i land ved Rørdal. Det må herefter antages, at fartøjet er forlist.

Anm. 1. De omkomne var: Fru Esther Jensen, fuglehandler Hans Christian Grønborg Jensen og chauffør Arne Hansen.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at fartøjet har fået motorstop og derefter er slået ind mod cementkajen ved Rørdal og er forlist.

328. Ff. NORDEN af Tejn, 11 B. R. T. Bygget 1930 af eg og fyr. På fiskeri i Øster-Forlist i september 53 i Østersøen; 2, omkomne.

Søforhør i Rønne d. ¹⁹/₁₀ 53.

D. ¹⁴/₉ afsejlede N. fra Tejn for at gå på fiskeri i farvandet S. for Trelleborg. D. ²⁰/₉ savnedes fartøjet. Da der senere ved Trelleborg er ilanddrevet vraggods hidrørende fra N., må det antages, at fartøjet er forlist.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Hjalmar Madsen og Carl Aage Stenberg, begge af Tejn fiskerleje.

Anm. 2. Muligheden for, at forliset skyldes en mineekspllosion, kan næppe udelukkes.

329. S/S HILDE TORM af København, 1635 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Ayr til Archangel i ballast.

Mistet skruen d. ²³/₉ 53 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Helsingør d. ⁸/₁ 54.

Kl. 14³⁰, da H. T. under en jævn NNØ.-lig brise med regndis befandt sig i en afstand af 7 sm. i retning 228° rv. fra Cape Wrath, mærkedes stærke rystelser i skibet, og kort efter begyndte maskinen at rouse, hvorefter den stoppedes. En undersøgelse viste, at skruen var tabt. Over radioen tilkaldtes slæbebådsassistance, og d. ²⁴/₁₀ kl. ca. 02³⁰ blev H. T. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Clyde.

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

330. M/S GERT STÆRKE af Ommel, 299 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Drammen til Næstved med træmasse.

Mistet dækslast d. ²⁶/₉ og ²⁷/₉ 53 i Oslo Fjord og Skagerrak.

Søforklaring i Næstved d. ²⁹/₉ 53.

D. ²⁸/₉ kl. 10⁵³ afsejlede G. S., der var lastet med 200 baller træmasse, hvoraf 436 baller på dækket, ialt 410 tons, fra Drammen. Kl. 11⁴⁵, da G. S. havde passeret Sandhagen, kom skibet ind i en strømhvirvel og krængede 30°—35° til stb. Motoren stoppedes, og dækslastsurringerne kappedes, så at en del af lasten gled over bord, og skibet rettede sig op. Derefter fyldtes 2-tankene, dækslasten surrede påny, og kl. 14⁰⁰ fortsattes rejsen. Det blæste nu en frisk brise, og skibet tog meget vand over stb.s side og ind gennem læseportene. Efterhånden fik skibet nogen slagside til stb. D. ²⁷/₉ kl. 03⁰⁵ fik skibet pludseligt ca. 30° slagside til stb.; 10 baller af dækslasten kastedes nu over bord, hvorefter skibet rettede sig op, og rejsen fortsattes for halv kraft. D. ²⁸/₉ kl. 07⁰⁰ fortøjedes G. S. i Næstved havn. En senere måling har vist, at ialt 36 baller træmasse er gået tabt.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibet havde for ringe stabilitet.

331. SM. LIS CHRIST af Svendborg, 37 B. R. T. Bygget 1896 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Skælskør med lervarer.

Rorhavari d. ²³/₁₀ 53 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Skælskør d. ²⁶/₁₀ 53.

Kl. ca. 07⁰⁰, da L. C. i stille vejr befandt sig for V.-gående i Smaalandsfarvandet, opdagedes det, at rorkilen var løs. Kl. ca. 08⁰⁰ mindskedes farten for at lette trykket på roret, men kl. ca. 08³⁰, da skibet befandt sig tværs af Helleholm Flak, mærkedes et ryk i roret, og en undersøgelse viste, at roret kun holdtes fast foroven. Et nærliggende fiskefartøj tilkaldtes, hvorefter L. C. blev bugseret til Skælskør.

332. M/S HANNE S af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Ibiza til Thorshavn med salt.

Havareret d. ²⁷/₁₀ 53 i Nordatlanten.

Søforklaring i Thorshavn d. ³⁰/₁₀ 53.

D. ²⁶/₁₀ kl. 18⁴⁸ passerede H. S. under en hård S.-lig kuling med voksende sø Butt of Lewis. I løbet af natten blev søen mere uregelmæssig, og skibet tog meget vand over dæk og luger. D. ²⁷/₁₀ ved dagry viste det sig, at stb.s skanseklædning var blevet trykket ind på en længde af ca. 13 m, samt at 2 skanseklædningsstøtter var knækket og 3 støtter bøjet. Endvidere var luftrørene til ballasttankene I og II knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

BRAND

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

Brand om bord d. $\frac{4}{1}$ 53 i Puerto Barrios havn.

Søforklaring i New Orleans d. $\frac{12}{1}$ 53.

Kl. ca. 02⁰⁰ konstateredes røg og brandlugt fra ventilerne til lastrum nr. 4. Dækket over nævnte lastrum, i hvilket der fandtes jernplader, forskelligt stykgods og en del stuvetræ, sat i virksomhed, og brandslangerne riggedes til. Samtidig afgaves brandalarm med dampfløjten, og hovedmaskineriet blev gjort klar til afgang. Der fortsattes med dampslukning til kl. 05⁰⁰, og kl. 07⁰⁰ åbnedes lugerne. Ilden blussede nu op, men slukkedes hurtigt med vand. Ved branden beskadigedes lugepresenningerne og malingen i lastrummet. Endvidere brændte en del lugedæksler og stuvetræ.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

334. S/S KAREN TOFT af København, 2249 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

Brand om bord d. $\frac{29}{1}$ 53 i Cadix; *1 mand omkommet*.

Søforklaring i Bremen d. $\frac{17}{2}$ 53.

Kl. ca. 01⁰⁰ opdagedes brand i et fyrbøderkammer agter om bb. Ilden bredte sig hurtigt til aperaturen i bb.s side og bekæmpedes med vand og ildslukkere og senere med assistance fra en slæbebåd. Under branden opdagedes det, at kulleemper Kurt Hagen Olsen var indespærret af ild og røg i fyrbødermessen. Kl. ca. 04⁰⁰ var ilden slukket, og kort efter fandtes den indespærrede liggende død i fyrbødermessen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

335. M/S NORDPOL af København, 4516 B. R. T. Bygget 1926 af stål.

Brand om bord d. $\frac{2}{2}$ 53 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{2}{2}$ 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{3}{2}$ 53.

Kl. 15³⁰ opdagedes ild i garneringen op mod agterste maskinskod på mellemdækket. Ilden blev hurtigt slukket, og en undersøgelse viste, at motorens udstødsrør og hjælpekedlens skorsten, der var anbragt i kort afstand foran for maskinskoddet, var dårligt isoleret.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes strålevarme fra skorstenen.

336. SM. HERA af Aalborg, 51 B. R. T. Bygget af eg.

Brand om bord d. $\frac{15}{2}$ 53 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{16}{2}$ 53. Søforklaring i Aalborg d. $\frac{3}{3}$ 53.

D. $\frac{14}{2}$ kl. ca. 22⁰⁰, da H. lå i Redhavnen lastet med jordnødekspeller, tændtes op i kakkellovnen i lukafet forude. Kort efter mærkedes røg, der antoges at skyldes mangelfuld aftræk. Da røgen tiltog, og det ikke kunne konstateres, hvorfor den hidrørte, undersøgtes skoddet bag kakkellovnen, på hvilket der var anbragt en beskyttelsesplade, hvis midterste del var gennemtæret. Undersøgelsen viste, at skoddet ikke var unormalt varmt. D. $\frac{15}{2}$ kl. 01⁰⁰ konstateredes det, at ilden i kakkellovnen var slukket, og at røgen tildels var forsvundet. Kl. 08⁰⁰ opdagedes det, at det brændte forude i skibet. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og kl. ca. 14⁰⁰ var ilden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i ladningen, fremmet ved lokal opvarmning af skoddet mellem mandskabsrum og lastrum under opfyring af ildovnen i mandskabsrummet, idet isolationen bag denne ikke har været tilfredsstillende.

337. S/S SCANDIA af København, 1732 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Brand om bord d. $\frac{19}{2}$ 53 i Sczezin.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{23}{2}$ 53. Søforhør i København d. $\frac{3}{3}$ 53.

Kl. ca. 07²⁰, da S. kort for afgang blev undersøgt af polske myndigheder, eksploderede en pakke fyrværkerisager i hånden på en polsk soldat. Den eksploderende pakke blev kastet ind i et skab med fyrværkerisager, der eksploderede og antændte garneringen. Der tilkaldtes hjælp fra land, og kl. 15¹⁵ var ilden slukket. Ved branden fik S. en del ovenbords skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at fyrværkerisagerne eksploderede.

338. S/S AGGERSBORG af København, 2345 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Brand om bord d. $\frac{25}{2}$ 53 i New York.

Søforklaring i New York d. $\frac{5}{3}$ 53.

Kl. ca. 15³⁵, medens A. lå fortøjet langs kaj i New York, opdagedes brand i mandskabsapertingen. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og kl. ca. 17⁰⁰ var branden slukket. En undersøgelse viste, at hele mandskabsapertingen var ødelagt af ild og vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

339. M/S TUNØ af Aarhus, 122 B. R. T. Bygget 1877/1949 af jern.

Brand om bord d. $\frac{9}{4}$ 53 i Ballen navn.

Søforklaring og søforhør i Aarhus d. $\frac{17}{4}$ 53.

Kl. ca. 21³⁰ opdagedes brand i passagersalonen i agterskibet og i den tilstødende kabys.

Det forsøgte at slukke ilden med vand i pøse, og da det ikke lykkedes, blev brandvæsenet fra land tilkaldt. D. $\frac{10}{4}$ kl. 00³⁰ var ilden, der tilsyneladende var opstået i et skod bag kaminen i salonen, slukket. Ved branden blev apteringen stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at kaminen har været overophedet.

340. M/S KRONPRINS FREDERIK af Esbjerg, 3894 B. R. T. Bygget 1941 af stål.

Brand om bord d. $\frac{19}{4}$ 53 i Harwich.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{30}{4}$ 53.

Kl. ca. 19⁰⁵, medens K. F. lå fortøjet langs Parkeston Quay, opdagedes det, at der trængte røg op fra passagerapteringen på 1. klasse, der sidst var blevet inspiceret kl. ca. 18³⁰. Ventilationsanlægget blev øjeblikkelig standset. Skibets besætning gik straks i gang med brandslukningen, ligesom brandvæsenet fra land alarmeredes. Ilden bredte sig imidlertid hurtigt, uanset stor indsats af brandslukningsmateriel både fra land og fra søen. For at hindre eksplosion i motorrummet åbnedes aptapningsventilerne fra forbrugstankene, og kl. ca. 19⁴⁵ stoppede hjælpemotorerne. Da K. F. begyndte at krænge over mod søsiden, blev alle disponible fortøjninger og taljer fastgjort i land. D. $\frac{20}{4}$ kl. ca. 02³⁰ sprængtes imidlertid fortøjningerne, og skibet faldt over med en slagside på ca. 30°, hvorefter brandslukningen alene kunne foretages fra land. Kl. ca. 04⁰⁰ trængte ilden ind i 2-lasten. Slagsiden blev større og større, og kl. ca. 05⁰⁰ kæntrade K. F. og sank. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

341. M/S SELANDIA af København, 8482 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

Brand om bord d. $\frac{7}{6}$ og $\frac{8}{6}$ 53 i Penang.

Søforklaring i Colombo d. $\frac{15}{6}$ 53.

Kl. 08⁵⁰, da S. lå til ankers på Penang red, opdagedes det, at der trængte røg ud af den forreste luftventil til lastrum nr. 1. Åbningerne til samtlige luftventiler til lastrummet tildækkedes med sejldug, og lugen skalkedes med en ekstra presenning. Der udlagdes brandslanger, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Kl. 09¹⁰ åbnedes for CO₂ til lastrum nr. 1, der indtil d. $\frac{8}{6}$ kl. 04⁰⁰ tilførtes 52 flasker. Kl. 09¹⁰ kom brandvæsenet fra land om bord, og en brandslukningsbåd fortøjedes langs siden. Kl. 10¹⁶ lettedes anker efter ordre fra havnekaptajnen, og kl. 10³⁹ ankredes ud for River Pray. Skibets motorbåde sattes i vandet og fortøjedes langs siden. Ved temperaturmålinger lokaliseredes branden til forreste øverste mellem-dæk om bb., hvor der var stuvet juteballe. D. $\frac{8}{6}$ kl. 04⁰⁰ stoppedes tilførslen af CO₂, da temperaturen over brandstedet var faldet stærkt. Kl. 08³⁰ beordredes alle passagerer fra borde, hvorefter der boredes hul i dækket over brandstedet, og 2 flasker CO₂ samt $\frac{1}{2}$ ton skum sprøjtedes ned i lastrummet. Kl. 10¹⁵ åbnedes 1-lugen, og losning påbegyndtes af brandmandskabet og tilkaldt mandskab fra et engelsk marineskib. Under losningen viste det sig, at 10 baller jute var beskadiget. Kl. 16⁰⁰ var branden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

342. Ff. CHIC af Vesterø, 6 B. R. T.

Brand om bord d. $\frac{30}{6}$ 53 i Vesterø havn.

Søforklaring i Byrum, Læsø, d. $\frac{7}{8}$ 53.

Kl. ca. 10⁰⁰, da C. lå fortøjet i Vesterø havn, startedes fartøjets motor. Omtrent 8 min. senere slog flammer ud fra motoren, og ilden bredte sig hurtigt til kahytten. Det forsøgte forgæves at slukke ilden ved hjælp af brandpøse, hvorefter der tilkaldtes sprøjtemateriel fra land, og ilden slukkedes. Ved branden blev fartøjets indre ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at benzin er sivet ud fra karburatoren og er blevet antændt af en gnist fra magneten eller ved varme fra udstødningsroret.

343. SM. ANDREA af Egersund, 100 B. R. T. Bygget 1895 af stål.

Brand om bord d. $\frac{2}{7}$ 53 i Haderslev havn.

Politirapport dat. $\frac{2}{7}$ 53.

Kl. 12²⁰, medens A. lå fortøjet langs kajen i Haderslev, sås flammer slå ud fra redningsbåden på agterdækket. Ilden slukkedes hurtigt ved hjælp af nogle pøse vand. Ved branden blev redningsbådens inventar delvis beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i en olieholdig twistklud, som var henkastet i redningsbåden.

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

Brand om bord d. $\frac{3}{7}$ 53 i Philadelphia havn.

Søforklaring i Chester d. $\frac{9}{7}$ og $\frac{10}{7}$ 53. Søforhør i København d. $\frac{5}{12}$ 53.

Kl. ca. 20⁴⁵ opdagedes det, at der var udbrudt brand i en køje i motormændenes kammer agter. Ilden blev straks bekæmpet med håndslukningsapparater, og efter få minutters forløb med vand fra skibets brandslanger. Efter ca. 15 minutters forløb ankom brandvæsenet fra land, som straks var blevet tilkaldt, og overtog slukningsarbejdet, og en halv time senere kom havnens brandslukningsfartøj yderligere til assistance. Kl. ca. 23⁰⁰ var branden slukket. Ved branden ødelagdes mandskabets beboelsesrum fuldstændigt, og styremaskinen med tilbehør beskadigedes af vand.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

345. S/S ELSE BASSE af København, 1419 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Ivigut til U.S.A. med kryolit.

Maskinhavari, brand om bord d. 18/5 53 i Atlanterhavet; bugseret til nødhavn.

Søforhør i København d. 30/10 53.

Kl. ca. 11³⁰, da E. B. befandt sig i Gulf of St. Lawrence, havarerede kedelblæsermaskinen, hvorefter der stilledes om til naturlig træk til fyrene. Kl. 21¹⁵, da E. B. befandt sig 15 sm. i retning 305° rv. af Cape Anguilles, opdagedes gnister ved blæserspældets afspærringsventil og røg fra stb.s kedeltop. Maskinen stoppedes, og umiddelbart efter udbrød åben ild i blæserkanalen, der viste sig at være rødgldende. Slukning med skumslukkere og vand påbegyndtes, og kl. 22³⁰ var ilden i blæserkanalen slukket. Et øjeblik senere opdagedes ild på mellemdækket i stb.s side i 3-lugen, hvor en del stuvetræ lå opbevaret. 3-lugen åbnedes, og en vand-slange førtes ned, men da det på grund af røg og varme var umuligt at opholde sig dernede, blev slangen efterladt og lugen atter tildækket. Da der lidt senere opdagedes ild i kamre på mellemdækket, og da en eksplosion i olietankene frygtedes, gik besætningen — kl. 23⁵⁰ — i bådene, med undtagelse af føreren og 2 mand. Kl. ca. 23⁵⁰ var E. B.s stb.s side rødgldende, og da ilden samtidig blussede op i mellemdækskamrene, gik føreren og de 2 mand fra borde. Besætningen blev senere taget om bord i et tililende fartøj, mens E. B. blev slæbt ind til St. George Bay, New Foundland, hvor ilden slukkedes.

Anm. Ministeriet må antage, at opsamlet olie i blæserkanalen er blevet antændt af gnister fra fyret.

346. Ff. VINNI af Lynæs, 2 B. R. T. Bygget 1929 af eg.

Brand om bord d. 18/11 53 i Aarsdale havn.

Politirapport dat. 18/11 53.

Kl. ca. 22³⁰, da V. lå i Aarsdale havn uden besætning om bord, opdagedes det, at det brændte i lukafet forude, hvor der kl. ca. 19⁰⁰ var blevet fyret op i ildovnen. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, men det lykkedes tililende at bekæmpe ilden ved at kaste vand ned i lukafet forinden brandvæsenets ankomst. Ved branden blev lukafet fuldstændigt raseret.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ovnen.

347. SM. RIGEL af Svendborg, 149 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

Brand om bord d. 19/11 53 i Mølholm.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21/11 53.

Kl. ca. 23⁰⁰ opdagedes det, at det brændte om bord i R., der lå fortøjet langs kaj. En undersøgelse viste, at der var ild i forlukafet, og slukning påbegyndtes, idet brandvæsenet fra land tilkaldtes. Lidt senere kom brandvæsenet til stede og slukkede ilden.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes enten overophedning af ildovnen i lukafet eller en glød fra ovnen.

FORSVUNDET

348. Ff. LAURA MARIE af Esbjerg, 27 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Forsundet ca. 1/2 53 i Nordsøen; 3 omkommne.

Søforhør i Esbjerg d. 1/4 53. Forlisanmeldelse dat. Esbjerg d. 22/4 53.

D. 22/1 afsejlede L. M. fra Esbjerg for at fiske i Nordsøen. D. 31/1 kl. ca. 18⁰⁰ sås fartøjet under en opfriskende NV.-lig kuling drivende i S.-lig retning ca. 150 sm. V. for Graa-dyb. Da der intet siden er set eller hørt til L. M., og der senere er opfisket vraggods, der formodes at hidrøre fra fartøjet, må dette antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Torben Lodberg Jensen samt fiskerne Jens Pedersen Lodberg Jensen og Erling John Pedersen, alle af Esbjerg.

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

349. Ff. SKARREKLIT af Hundested, 27 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Forsvundet i februar 1953 i Østersøen; 4 omkomne.

Søforhør i Hundested d. $25/4$ 53. Forlisanmeldelse dat. Hundested d. $16/12$ 53.

D. $18/2$ afsejlede S. fra Nekso på fiskeri i Østersøen. D. $20/2$ havdes radioforbindelse med fartøjet, der antages at have drevet fiskeri ud for Busterort. Da der ikke siden er set eller hørt noget til S., må det antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Hans Peter Kallehave Rasmussen og fisker Hans Ole Svendsen, begge af Hundested, fisker Karl Alfred Jensen af København og fisker Peter Henning Jensen af Lumbsaa.

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

350. Ff. MARRI af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Forsvundet i februar 1953 i Nordsøen; 3 omkomne.

Søforhør i Esbjerg d. $9/4$ 53. Forlisanmeldelse dat. $22/4$ 53.

D. $22/1$ afsejlede M. fra Esbjerg for at gå på fiskeri i Nordsøen. D. $27/1$ kl. ca. 21³⁰ blev fartøjet set liggende til ankers ca. 125 sm. V.t.S. af Graadyb Barre i høj og brydende sø. D. $5/2$, da der intet var hørt fra M., og da vejret i de mellemliggende dage havde været usædvanligt hårdt, iværksattes en eftersøgning med flyvemaskine og redningsskib. Da eftersøgningen var resultatløs, og da der senere er fundet en pram drivende, der må antages at hidrøre fra M., må fartøjet antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Marinus Gissel, fiskerne Iver Iversen Lund og Hans Ingvar Andersen, alle af Esbjerg.

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

351. Lystfartøj NELLE. Under bugsering fra Rønne til Odense.

Forsvundet d. $10/6$ 1953 i Østersøen.

Søforklaring i Odense d. $16/6$ 53.

Kl. 17⁰⁰ afsejlede N. under en jævn Ø.-lig brise med rolig sø fra Rønne under bugsering af SM. „GRAY“ af Odense. Kl. ca. 22⁰⁰ rejste søen sig, og farten reduceredes til ca. 5 knob. Kort efter kl. 23⁰⁰ sprængtes slæbetrossen, og N., der var ubemandet, forsvandt. Fartøjet eftersøgte forgæves til d. $11/6$ kl. 04⁰⁰, hvorefter G. fortsatte rejsen.

MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

352. SM. HYLLEHOLT af København, 81 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Menstad til Virksund med kalksalpeter.

Sunket efter eksplosion d. $11/4$ 53 i Limfjorden; 2 omkomne.

Strandingsindberetning dat. $14/4$ 53. Søforklaring og søforhør i Hobro d. $17/4$ 53. Forlisanmeldelse dat. København d. $25/11$ 53.

Kl. ca. 15⁰⁰, da H. under rolige vejrforhold befandt sig i Lovns Bredning på omtrent 56°39'N. 9°18'Ø., indtraf en eksplosion, der sprængte store dele af agterskibet bort, hvorefter H. sank. Det lykkedes en mand af besætningen at komme fri af skibet, og den pågældende blev senere bjerget af et tililende fiskefartøj. De øvrige 2 ombordværende — skibsfører Karl Marinus Petersen af København og bedstemand Jens Peter Olofson Høyer af Thorsø pr. Hammel — omkom.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes minesprængning.

353. M/S ESSO KØBENHAVN af København, 12062 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Augusta til Nyborg med olie, petroleum og benzin.

Minesprængt d. $25/12$ 53 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. $4/1$ 54.

Kl. 18²⁵ passerede E.K. under en let SSV.-lig brise med skyet og diset vejr lysspirtønden på 55°22'0 N. 10°53'0 Ø. (pkt. 3 i rute 28i) med motoren gående fuld kraft frem og styrende 178° rv. Kl. 18³⁵ sattes skibets radaranlæg i gang, og noget senere observeredes på radarskærmen lysspirtønden på 55°17'7 N. 10°17'7 Ø. (pkt. 4 i rute 28i) i en afstand af 1 sm. og ca. 20° om bb. Kursen ændredes til 168° rv., og kl. 18⁴⁵ sattes maskintelegrafcn på klar samtidig med, at lysspirtønden på radarskærmen observeredes i en afstand af 0,5 sm. ca. 10°

om bb. Umiddelbart efter hørtes en buldrende lyd, og skibet rystede og vibrerede voldsomt. Den elektriske strøm svigtede, styremaskinen satte sig fast, og E.K. drejede stb. over. Da farten var løbet af skibet, ankredes ca. 0,5 sm. mv. Ø.t.N. af fyret på Knudshoved mole. Ved eksplosionen blev E.K. læk, og maskineriet blev en del beskadiget. Da vandet trods stadig lænsning ikke kunne holdes nede i maskinrummet, blev skibet d. $26/12$ sat på grund lidt N. for Knudshoved. E.K. er senere, efter at en del af ladningen var blevet lægtret, blevet bragt flot ved hjælp af bjergningsdampere og bugseret ind til Nyborg for midlertidig reparation.

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

OVERBORDFALD

354. M/S JEPPESEN MÆRSK af København, 9299 B.R.T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Yokohama til Vancouver med stykgods.

En mand slået over bord og druknet d. $14/1$ 53 i Stillehavet.

Søforklaring i Vancouver d. $12/1$ 53.

Kl. 07^{45} , da J.M. under en hård V.-lig kuling med haglbyger og svær sø befandt sig på $37^{\circ}22'$ N. $145^{\circ}09'$ Ø., tog skibet nogle svære søer ind over bb.s side midtskibs. Motormand Ludvig Peter Engvard Madsen, der befandt sig ud for 3-lugen i stb.s side på vej agterover, blev ramt af en sø og slynget ud mod skanseklædningen. Den næste sø fyldte stb. side op, og motormanden, der tilsyneladende havde slået sig, blev skyllet over bord. Kl. 07^{50} blev J.M. lagt på modsat kurs, og en eftersøgning iværksattes. Kl. 10^{15} indstilledes eftersøgningen, uden at den overbordfaldne var set, og sejladsen fortsattes kl. 10^{35} .

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

355. Ff. ROTNA af Tejn, 14 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Neksø.

En mand slået over bord og druknet d. $23/2$ 53 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. $24/2$ 53.

Kl. ca. 18^{00} slog en sø ind over R. og rev trawlet samt føreren og en medhjælper over bord. Endvidere skylledes en redningskrans over bord. Motoren blev straks stoppet, og føreren der havde fået fat i en slæbeline, blev halet om bord. Medhjælperen, der var forsvundet, blev forgæves eftersøgt i ca. 1 time, hvorefter R. sejlede til Neksø.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

356. S/S CYRIL af Esbjerg, 2202 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Rouen til New York.

En mand forsvundet d. $13/4$ 53 i Atlanterhavet.

Søforklaring i New York d. $23/4$ 53.

Kl. ca. 18^{00} , da C. lå underdrejet for en hård SV.-lig storm og tog meget vand over dæk og luger, savnedes fyrbøder Niels Emil Thomsen af København, der kort forinden var set ved trappen til agterdækket. Der blev straks foretaget en undersøgelse om bord, men den forsvundne, der i flere dage havde klaget over stærke smerter i hovedet, og som havde gjort et forvirret indtryk, blev ikke fundet.

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

357. M/S GRETE MÆRSK af København, 8690 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Kongsichang til Hongkong med stykgods.

En mand forsvundet d. $28/4$ 53 i Det kinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. $1/5$ 53.

Kl. 18^{30} , da G.M. under en let ØNØ.-lig brise med rolig sø befandt sig på $9^{\circ}21'$ N. $108^{\circ}13'$ Ø., savnedes 3. styrmand Finn Oskar Thruue, der sidst var set kl. ca. 13^{25} . En undersøgelse iværksattes om bord, og da den pågældende ikke kunne findes, lagdes skibet kl. 18^{50} på modsat kurs. Farvandet afsøgtes til kl. 22^{15} , da eftersøgningen opgaves på grund af regnbyger med nedsat sigtbarhed, og rejsen fortsattes.

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

358. M/S WESTRALIA af København, 6455 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Australien til England.

En mand forsvundet d. $15/5$ 53 i Det røde Hav.

Søforklaring i Avonmouth d. $7/6$ 53.

Kl. ca. 08⁰⁰, da W. i stille vejr befandt sig mellem The Brothers fyr og Sehadwan fyr, savnedes maskinassistent Bent Urban Olsen af København, der kl. 02⁰⁰ var blevet beordret op fra maskinrummet for at trække frisk luft, da han følte sig utilpas.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende på grund temperaturforskellen mellem maskinrum og dæk har fået et ildebefindende, da han kom op på dækket, og er faldet over bord.

359. Ff. EMMA KJELD af Frederikshavn, 31 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Frederikshavn til Gøteborg.

En mand faldet over bord og druknet d. 26/5 53 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 13/6 53.

Kl. ca. 21¹⁵, da E. K. under en V.-lig kuling med klart vejr befandt sig 5 sm. mv. N. af „Læsø N.“ fyrskip, tog fartøjet en overhaling, hvorved fisker Ernst Anders Bengt Bernharts-son, der medfulgte som passager, og som opholdt sig ved stb.s lønning, faldt over bord E.K.s motor blev straks kastet fuld kraft bak, og der kastedes en redningskrans ud til den overbordfaldne, der kort efter sås synke. Den forulykkede eftersøgte forgæves i ca 1 time hvorefter E.K. fortsatte rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har mistet balancen og er faldet over bord.

360. Ff. PREBEN af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1930 af eg og bog. På fiskeri i Nordsøen.

En mand trukket over bord og druknet d. 13/7 53 i Nordsøn.

Søforhør i Esbjerg d. 18/7 53.

Kl. ca. 13⁵⁰, da P. under en svag brise med nogen dønning befandt sig ca. 78 sm. Ø. for floden Humber og var ved at løbe linen ud, fik fisker Poul Erik Pedersen af Esbjerg, der stod agter og styrede linen til, det ene ben ind i en bugt af linen og blev trukket over bord. Motoren blev straks sat på fuld kraft bak, og umiddelbart efter sås den forulykkede komme op til vandoverfladen, men han sank straks og kom ikke mere til syne. Undersøgelsen fortsattes ca. 3 timer, hvorefter P. sejlede til Esbjerg.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

361. Ff. ELKANA af Skagen, 20 B. R. T. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

En mand faldet over bord og druknet d. 23/11 53 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 17/12 53.

Kl. ca. 16³⁰ afgik E. fra Skagen. Der styredes ØNØ. Kl. ca. 16⁵⁰, da fartøjet under en let SSØ.-lig brise med Ø.-gående strøm og krap sø befandt sig ud for Skagen fyr ca. 2 sm. fra kysten, sås fisker Ib Kaj Davidsen, der opholdt sig midtskibs, falde over bord. Motoren blev straks stoppet, og E. blev lagt på modsat kurs. Den forulykkede kom en enkelt gang til syne noget agten for tværs. Eftersøgningen, hvori deltog flere andre kuttere, fortsatte i ca. 3 timer, men forgæves.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har fået overbalance og er faldet over bord.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

362. S/S HANNE SKOU af København, 1260 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra København til Antwerpen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12/1 i Nordsøen.

Politirapport dat. 13/3 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2/5 53.

Kl. ca. 18³⁰ var en mand af besætningen på vej forefter hen over 4-lugen og 3-lugen fra lukaferne agter. Da den pågældende fra agterdækket trådte ud på 4-lugen, hvis overkant ligger i samme højde som agterdækket, og ved hvilken der var foretaget afspærring med et tov, fordi 2 lugedæksler i begge sider af lugen var fjernet, styrtede den pågældende ned i bunden af lastrum nr. 4 og pådrog sig forskellige kvæstelser. Den tilskadekomne blev senere bragt op på dækket og kom efter skibets ankomst til Antwerpen under lægebehandling.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke var opsat tilstrækkelig afspærring ved den omhandlede luge.

363. SM. SUSAN af Aalborg, 135 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17/2 53 i Aalborg havn.

Politirapport dat. 17/2 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17/2 53.

Kl. ca. 17¹⁵, da S., der lå ved kajen ud for Clausens pakhus, med motoren i gang var under forhaling agterover, fik skibets ungmand, der slækkede på agterwiren over en pullert,

sin højre for ind i en kinke på wiren. Motoren blev straks kastet om til frem, men inden farten var gået ai skibet blev ungmanden trukket hen til pullerten hvor wiren klippede hans højre fod af ved anklen. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet. Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

364. M/S H. J. KYVIG af Haugesund.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 28/2 53 i Københavns havn

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 28/3 53.

Kl. 20¹⁰ da H.J.K lå forføjet i Frinavnen, skulle en skærstok i en mellemdæksluge i forlasten forfares agterover. Herunder kørte den ene ende af skærstokken, der på ruller hviler i spor langs indersiden af de langskibs lugekarne, op over kanten af sporet og faldt ned i underlasten. Skærstokkens anden ende tippede i vejret og ramte derved en havnearbejder over venstre ben, der blev beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at kanterne til sporene, hvori skærstokken hviler, ikke var tilstrækkeligt høje.

365. M/S OGEKA af Haugesund.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7/4 53 i Københavns havn.

Politirapport dat. 7/4 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8/4 53.

Kl. ca. 21³⁵ faldt en havnearbejder, der var på vej fra underlasten nr. 2 op på dækket, og som netop var gået fra forreste del af det underste mellemdæk hen til agterkant, hvorfra lastlejderen førte videre op, ned i underlasten gennem et åbent mandehul ud for lejderen. Den pågældende, der var alvorligt kvæstet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

366. PRAM F. B. 11.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 8/4 53 i Københavns havn.

Politirapport dat. 8/4 53.

Kl. ca. 10⁰⁰, medens F.B.11 lå forføjet langs kajen i Østbassinet, var en havnearbejder i færd med at afdække lugen. Herunder trådte han op på lugen, hvorved lugedækslet gav efter, og han faldt ca. 4 m med lugedækslet ned i lasten og brækkede to ribben. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at lugedækslet var skævt for enderne og derfor ikke har hvilet sikkert i sporene.

367. Ff. AVANCE af Esbjerg, 26 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

Besætningen kulosforgiftet d. 20/4 53 i Nordsøen; 1 mand omkommet.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/4 53.

Kl. ca. 15⁰⁰ blev A., der lå til ankers i Graadyb lige inden for Skallingen, bordet af besætningen fra Ff. JOHANNE af Esbjerg, der for udgående om morgenen kl. 05³⁰ havde passeret A. liggende til ankers på samme sted. A.s besætning — 3 mand — fandtes liggende bevidstløse i lukafet. Døren til lukafet var lukket, luftrøret var spærret af et elektrisk kabel, og kakkelovnen, der var tilstoppet af sod, var udbrændt. A.s fører — fiskeskipper Karl Laursen af Lemvig — var død, hvorfor skibet blev taget på slæb til Esbjerg, hvor de 2 øvrige medlemmer af besætningen, der var stærkt medtagne, blev kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, dels at der ikke var sat ankervagt, dels at luftrøret til lukafet var stoppet af et elektrisk kabel, og dels at kakkelovnen tilsyneladende ikke var rensset gennem længere tid.

368. FYRSKIB NR. 14.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 2/6 53 i Københavns havn.

Politirapport dat. 2/6 53.

Kl. 09²⁰ brast topjollen til en bådsmændstol, hvori sad en matros, der var ved at vaske forreste mast ned. Den pgl. faldt ned på dækket — ca. 10 m — og fik sit ene ben kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

369. M/S AXELHUS af Odense, 471 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 10/7 53 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10/7 53.

Kl. ca. 08⁰⁰ da en havnearbejder ad en løs lastlejder, der var forsynet med en hage beregnet til at gribe over lugekarmen, skulle fra mellemdækket op på vejrdækket, vippede lejderen over, og den pågældende faldt bagover ned i lasten, et fald på ca. 2^{1/2} m. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at hagerne på lastlejderen ikke var hugget rigtigt ind over kransporene på lugekarmen.

370. M/S MAGDALA af København, 8648 B. R. T. Bygget 1951 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 23/7 53 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23/7 53. Politirapport dat. 23/7 53.

Kl. ca. 22⁰⁰, da M. lå fortojet ved Frihavnens midtermole og lossede teaktræ, svingede en længe, der var ved at blive landet på dækket, ind mod lugekarmen, hvorved en havnearbejder — Axel Knud Aage Schmølker af København — kom i klemme mellem længen og lugekarmen. Den pågældende mistede straks bevidstheden og blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor det viste sig, at han var afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

371. M/S SANSU af København, 1126 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfældet d. 14/9 53 i Hornafjord, Island.

Søforklaring i Reykjavik d. 17/9 53. Søforhør i Aalborg d. 1/12 53.

Kl. ca. 16³⁰, da styrmand Harry Johannes Knudsen var ved at smøre en vejviserblok, hvorigennem wiren til indspulingsrøret var ført, revnede jernpladen, hvorpå blokken var svejset. Wiren sprang ud af blokken og ramte K. i højre side af hovedet. En læge blev tilkaldt, men d. 15/9 kl. ca. 03³⁰ døde K. af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes materialefejl i den jernplade, hvorpå vejviserblokken var svejset.

372. SM. BONAVIDA af Marstal, 98 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Stralsund til Aarhus med brunkulsbriketter.

2 mand kuloforgiftet d. 3/10 53 i Smaalandsfarvandet.

Politirapport dat. 3/10 53. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/10 og 9/10 53.

Kl. ca. 13⁰⁰ gik B.s mandskab — 2 dæksdrengene — til køjs i lukafet forude. Kl. ca. 14³⁰, da skibet befandt sig i nærheden af Masnedø, fandtes begge dæksdrengene bevidstløse i lukafet. Der tilkaldtes assistance fra et skib i nærheden og fra land. Den ene af dæksdrengene, der var stærkt medtaget, blev ført i land til et hospital, hvorfra han senere er udskrevet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uddunstninger fra ladningen gennem skoddet til lastrummet.

373. M/S INDIA af København, 9549 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 30/11 53 i Shanghai havn.

Søforklaring i Manila d. 7/12 53.

Kl. 21⁴⁰ faldt matros Svend Aage Sørensen af Odense, der var beskæftiget med at tilrigge lastlys på mellemdækket, ned i underlast nr. 5. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende, der var blevet hårdt kvæstet, kørt til hospitalet, hvor han d. 4/12 afgik ved døden.

374. M/S KONSUL SARTORI af Kiel.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 14/12 53 i Randers havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15/12 53.

Kl. ca. 14⁰⁰, da K.S. lå ved kajen og lastede kartofler i sække, fiskede en ladeplatform under ophivning et af lugedækslerne, der var pålagt, men ikke sikret. Herved blev dækslet, der var af stål, løftet ud af sit leje, hvorefter det faldt ned i lastrummet og ramte og væltede et stillads, hvorpå 2 havnearbejdere opholdt sig. De pågældende faldt ca. 1^{1/2} m ned i lastrummet, hvorved begge kom til skade. Den ene blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

DANSKE SØRETTES DOMME

eller udtalelser i 1953 om

søulykker overgået danske skibe.

SM. „Luna“ af Svendborg og SM. „Thekla“ af Barssel kollideret d. 20/3 52 i Kattegat.

SM. „Luna“ af Svendborg og SM. „Thekla“ af Barssel kollideret d. 20/3 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1952 nr. 188.)

L.s. bestemand idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af sømandslovens S 84.

13/2 53. Esbjerg søret.

M/S „Venezuela“ af København.

En mand druknet d. 14/1 51 i Københavns havn.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 387.)

V.s. fører idømt en bøde på 40 kr. for at have undladt at træffe de i § 2, litra a og f, i bekendtgørelse nr. 55 af 10/3 1928 foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger.

²⁴/₂ 53. Aarhus søret.

SM. „Luise" af Egersund grundstødt d. ³/₁₁ 51 ved Lollands N.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 244.)

L.s bedstemand vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 84.

⁵/₃ 53. Sø- og handelsretten.

SM. „Anø" af København grundstødt d. ²⁴/₁₂ 51 ved Falsters Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 28 b.)

A.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 293 og for overtrædelse af bestemmelserne i § 4 i handelsministeriets bekendtgørelse af 22. februar 1939 angående lastelinier for skibe.

⁵/₃ 53. Sø- og handelsretten.

SM. „Jørgen Krause" af København grundstødt d. ¹⁵/₅ 52 ved Bornholms S.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1952 nr. 72.)

J.K.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1948 om sejlanvisninger for skibe.

¹¹/₃ 54. Nakskov søret.

Ff. „Ternen" af Langø og Ff. „Tove" af Lohals kollideret d. ²⁰/₁ 53 i Femer Bælt.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 158.)

T.s fører vedtaget en bøde på 80 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

⁹/₄ 53. Kerteminde søret.

SM. „Nudde" af København og SM. „Oline" af Svendborg kollideret d. ¹³/₁₂ 51 i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 304 c.)

N.s vagthavende idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 84, jfr. § 76 i lov nr. 229 af 7. juni 1952.

¹⁶/₄ 53. Vestre landsret.

SM. „Falken" af Maarup påsejlet af SM. „Rita" af Hasle d. ²⁰/₃ 52 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1952 nr. 186.)

F.s fører frifundet for tiltale i medfør af sølovens § 293.

²²/₅ 53. Ærøskøbing søret.

S/S „Uranienborg" af København og S/S „Bertha Brøvig" af Farsund kollideret d. ⁶/₃ 51 i Atlanterhavet.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 383.)

U.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 16, 1. og 2. stk.

¹³/₆ 53. Østre landsret.

M/Fg. „Heimdal" af Korsør tørnet færgelje i Korsør d. ²⁵/₇ 51..

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 163.)

Skibsmaskinmesteren idømt en bøde på 400 kr., og ekstramaskinmesteren idømt en bøde på 300 kr., begge for overtrædelse af sømandslovens § 84. Vagthavende maskinmester frifundet for tiltale efter sømandslovens § 84.

²⁹/₆ 53. Hjørring søret.

Ff. „Edith" af Hirtshals og Ff. „Elite" af Esbjerg kollideret d. ¹⁹/₁₂ 52 i Skagerrak.

(Se D.S.U.S. 1952 nr. 263.)

„Elite"s fører idømt en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 289. „Edith"s fører frifundet for overtrædelse af sølovens § 289 og for overtrædelse af søvejsreglernes art. 19 og 23.

¹⁰/₇ 53. Vejle søret.

SM. „Venøsund" af Struer grundstødt d. ¹⁵/₃ 53 ved Sjællands V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 61.)

V.s fører vedtaget en bøde på 80 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

²³/₇ 53. Thorshavn søret.

Ff. „Mjoanes" af Tofte grundstødt d. ⁷/₂ 53 ved Norges V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 23.)

M.s fører vedtaget en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

²⁵/₇ 53. Køge søret.

SM. „Codan" af Køge. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. ²⁷/₂ 51 i Køge.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 72 b.)

C.s fører vedtaget en bøde på 400 kr. for overtrædelse af § 4, litra C, punkt 11, i lov om tilsyn med skibe af ²⁹/₃ 1920, jfr. § 1 i bekendtgørelse nr. 55 af ¹⁰/₃ 1928 angående nærmere forskrifter for laste- og lossemidler m. m.

²⁷/₈ 53. Nykøbing M. søret.

Ff. „Dagny" af Nykøbing M. og Ff. "Lotte" af Vilsund V. kollideret d. ¹²/₁ 53 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 153.)

L.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 9, i, og D.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 15.

³¹/₈ 53. Assens søret.

SM. „Lindholm I" af Nørresundby grundstødt d. ²⁵/₃ 53 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 66.)

L. I's fører idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

²⁴/₉ 53. Skagen søret.

Ff. „Lars A. Kruse" af Skagen og Ff. „Stornoway" af Esbjerg kollideret d. ⁷/₉ 51 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1951 nr. 233.)

L. A. K.s fører idømt en bøde på 50 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 9, litra g, 1. stk., og S.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 2, litra a, b og c.

²⁶/₉ 53. Politimesteren i Odense.

Lystfartøj „Nelle", der var under bugsering af SM. „Gray" af Odense, gået tabt d. ¹⁰/₆ 53 i Østersøen.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 351.)

G.s fører vedtaget en bøde på 150 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes art. 3 og art. 5.

²⁸/₉ 53. Odense kriminalret.

SM. „Torjan" af Odense, motorhavari d. ⁸/₁₂ 52 i Kattégat.

T.s fører idømt en bøde på 150 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1948 om sejlanvisninger for skibe.

¹/₁₀ 53. Frederikshavns søret.

Ff. „Polarstjernen" og Ff. „Georg", begge af Skagen, kollideret d. ¹/₁₂ 52 i Skagerrak.

(Se D.S.U.S. 1952 nr. 249.)

P.s bestemand idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

²⁵/₁₁ 53. Rønne søret.

SM. „Aage" af Rønne og Ff. „Walter" af Neustadt kollideret d. ¹⁸/₈ 53 i Lübecker Bugt.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 207.)

A.a.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 1 i handelsministeriets bekendtgørelse af 25. september 1948 om sejlanvisninger for skibe.

³¹/₁₂ 53. Marstal søret.

SM. „Jytka" af Marstal grundstødt d. ²⁶/₁ 53 ved Omø.

(Se D.S.U.S. 1953 nr. 16.)

J.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

TABEL A

Art og antal af de for året 1953 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske skibe														Fremmede skibe		Ialt		Antal omkomne																								
	Årsag																		Danske skibe					Fremmede skibe																			
	Vejrforhold, strøm, tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udkiig		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørig lastning		Skodesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret		SM	S/S OG M/S		Tilsammen	SM	S/S og M/S		Tilsammen	Ialt																
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	Besætning	Passagerer		Besætning	Passagerer			Besætning	Passagerer			Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer												
Grundstødning .	44	6	5	3	—	—	—	—	4	—	—	—	3	2	11	1	1	1	19	50	87	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kollision, påsejling o. 1. .	4	1	35	13	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	18	4	8	22	1	3	69	43	6	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—			
Tørnet under- vandshindring.	—	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kæntring	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5	—	8	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—		
Sprunget læk ...	4	1	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Maskinhavari ..	—	—	10	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	5	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Andre havarier ..	7	6	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	15	5	—	—	—	—	9	2	14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	
Brand	—	—	4	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	10	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Forsvundet	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	10	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Minesprængning o. 1. krigsårsag	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Overbordfald ...	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	3	1	—	—	—	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
Andre ulykkestilfælde.	—	—	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
lait	61	14	81	44	3	—	3	—	4	—	—	—	1	3	2	31	7	13	30	22	56	221	154	35	1	17	3	52	4	6	—	—	—	—	—	—	—	6	—	58	4		

Samlet antal opførte søulykker = 375

TABEL B

Art og antal af de i året 1953 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	SM		S/S og M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B. R.T.	Antal skibe	B.R.T.	Antal skibe	B. R. T.
Grundstødning	11	921	1	3	12	924
Kollision	1	11	—	—	1	11
Kæntring	1	135	—	—	1	135
Brand	—	—	—	—	—	—
Forsvundet	4	97	—	—	4	97
Krigsskade	1	81	—	—	1	81
Andre årsager	10	303	3	190	13	493
Ialt	28	1548	4	193	32	1741

TABEL C.

Danske og fremmede Skibes grundstødninger m. m i året 1953 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og Inderfarvande	Danske Skibe					Fremmede Skibe					Ialt	Tab af Menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Tilsam-men	Strandinger m. m.				Tilsammen		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden Forlis		med Forlis			uden Forlis		med Forlis							
	SM	S/S og M/S.	SM	S/S og M/S.		SM	S/S og M/S.	SM	S/S og M/S.						
Jyllands Vestkyst (til Hanst-holm).	5	—	1	—	6	2	1	—	—	3	9	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	7	1	1	1	10	1	8	—	—	9	19	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grenen)	2	—	—	—	2	2	6	—	—	8	10	—	—	—	
Limfjorden	4	2	—	—	6	1	5	—	—	6	12	—	—	—	
Læsø	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns nordkyst m Samsø	7	—	—	—	7	2	4	—	—	6	13	—	—	—	
Fyns Vest- og sydkyst (Strib—Faaborg)	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	
Fyns østkyst m Langeland ..	3	—	—	—	3	—	3	—	—	3	6	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn	2	—	—	—	2	—	4	—	—	4	6	—	—	—	
Ærøs syd- og sydkyst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	2	1	—	—	3	—	5	—	—	5	8	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	7	—	—	—	7	2	4	—	—	6	13	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager.	3	1	—	1	5	—	3	—	—	3	8	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	3	3	—	—	6	6	—	—	—	
Middelgrund	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn sund, Ulvsund, Bøge- stømmen og Guldborg- sund indbefattet)	6	1	—	—	7	2	3	—	—	5	12	—	—	—	
Lolland-Falsters syd-og vestkyst.	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Møns nord-, øst-og sydkyst (Ulfshale—Tolken)samt Flasters østkyst.	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst..	2	—	1	—	3	1	—	—	—	1	4	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	3	—	5	5	
I alt	56	7	4	2	69	20	50	—	—	70	139	—	5	5	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
Aage, Rønne, SM.....	207	Dagny, Nykøbing M., Ff	153
Aalborghus, Aalborg, M/S	252	Dagny, Skagen, Ff.	166
Aar, Hamburg, SM	29	Dan, Helsingør, M/S	195
Abba, København, M/S	308	Dan, Masnedssund, SM.	267
A. Fabricius, Marstal, SM.....	111	Danebrog, Frederikshavn, SM.	209
Aggersborg, København, S/S	338	Dangulf Lube, København, M/S	302
A. Kruse, Thyborøn, Ff.....	20	Delfin, Mariager, SM.	185
Albatros, Hobro, SM.....	170	Diana, Odense, S/S	172
Alberta, Frederiksværk, SM.....	266	Dick, Svendborg, SM.	50
Aleksander, Hobro, SM	15	Dina Wal, Køge, SM.	277, 307
Alex, Odense, SM.....	221	Dion, Fakse Ladeplads, SM.	291
Alida, Groningen, SM.....	138	Disko, Bybæk, Ff.	233
Allan, Grenaa, Ff	181	Divina, Stockholm, M/S	67
Alva, Aalborg, SM.....	43	Djursland, Grenaa, SM.	256
Ambulant, Groningen, M/S	82	Donata, Groningen, M/S	145
Amora, Købmannebro, SM.....	35	Dorinda, Rotterdam, M/S	2
Amos, København, M/S	36, 323	Duen, Aalborg, SM.	32
Andrea, Egernsund, SM.....	343	Dulle, Udbyhøj, Ff.	47
Ane Jensen, Thyborøn, Ff.....	314	Dunja, København, M/S	115, 189
Ane Marie, Lohals, Ff.....	18	Dykkerbåden, Kastrop, M/S	279
Anna, Amager, Ff	12		
Anna, Hals, SM.	128, 202	Edith, Stubbekøbing, SM.	241
Anna Elisabeth, Skagen, Ff.....	243	Edith, Trawemunde, Ff.	239
Annam, København, M/S	315	Eksakt, Løgstør, Ff.	271
Annchen Felter, Lubeck, M/S	133	Elbing V, Bremerhaven, M/S	30
Anne-Grethe, Søby, SM	199	Elisabeth, Skagen, Ff.	250
Anne Torm, København, S/S	316 a, 316 b	Elkana, Skagen, Ff.	361
Annmari, Lidköping, S/S	107	Ella, Raumo, SM.	101
Ansgaritor, Bremen, M/S	69	Ellen Nielsen, København, M/S	344
Ariel, Ebeltoft, SM.	136	Elly Klitgaard, Vesterø, Ff.	119
Arkansas, København, M/S	114	Elmo, Marstal, SM	129, 306
Arresø, Frederiksværk, SM.	59	Else Basse, København, S/S	345
Atlantis, Rotterdam, M/S	103	Else Kirsten, Skagen, Ff.	231
Avance, Esbjerg, Ff	367	Else Mathiasen, Bredballestrand, Ff.	9
Axelhus, Odense, M/S	369	Emanuel II, Bremen, SM.	139
		Emilia, Nykøbing M., SM.	53
Bangsbo, Aalborg, M/S	211	Emma, Rønne, SM.	147
Betty Mærsk, Aalborg, S/S	152	Emma Kjeld, Frederikshavn, Ff.	359
Bonavista Marstal, SM.	372	Emma Mærsk, Nyborg, M/S	326
Botnia, København, S/S	112	Erato, Stade, SM.	140
Brattingsborg, København, S/S	298, 333	Erland, Graasten, SM	41, 274
Broager, Aarhus, M/S	240	Esso København, København, M/S	175, 353
Burgundia, Rønne, SM.	324	Eva, Rønne, SM.	176
Bussard, Tuborg Havn, SM	113	Evelyn, Aalborg, SM.	225
Bar, Kid, M/S	96	Evina, Kristiansand, M/S	57
		Ewald Ehlers, Rendsburg, M/S	143
Camilla, Korsør, SM.	289		
Cap. Piero Blessi, Graasten, M/S	194, 197	Fauna, Fredericia, SM.	169
Carrin, Frederikshavn, Ff.	305	F. B. 11, Pram	366
Ceresio, Marstal, M/S	321	Fenix, Västervik, M/S	126
C. F. Tietgen, Esbjerg, Ff.	90	Fiasco, Skovshoved, Lf.	208
Charlotte, Aalborg, SM.	149, 258	Fiona, Rødvig, Ff.	319
Chas, Aarhus, Ff.	19	Fischland, Hamburg, SM.	37
Chic, Vesterø, Ff.	342	Forsøget, Frederiksværk, SM.	118
Clytia, Holbæk, SM.	134	Freden, Stockholm, S/S	40
Concordia, København, S/S	160	Fremad, Femø, SM.	242
Cornelis, Zwartsluis, M/S	246	Frennæs, Svaneke, SM.	226
Cyril, Esbjerg, S/S	356	Freyapaket, Ærøskøbing, SM.	204

Friedland, Sassnitz, Ff.	Nr. 270	Jeppesen Mærsk, København, M/S	Nr. 354
Fulton, Bergen, S/S	27	Johanne, Rønne, SM.	55
Furbo, Nørresundby, SM.	81	Johanne, Gilleleje, Ff.	22
Fylla, Esbjerg, Ff.	317	Johanne, Brake, SM.	124
Fylla, Skagen, Ff.	219	Johanne Høge, Hamburg, M/S	71
Fylla, København, S/S	130	Johannes, Hamburg, M/S	110
Fyrskib nr. 14	368	Johannes Schupp, Hamburg, S/S	125
Fyrskib nr. 20	215	Jutta Dan, Esbjerg, S/S	223
Først, norsk, M/S	74	Jytka, Marstal, SM	16
G. 186, russisk, Ff.	44	Jørgen Krause, København, SM.	11, 248
GDY 189, Gdynia, Ff.	97	Jørgen Ring, Svendborg, SM	7, 247
GDY 192, Gdynia, Ff.	98	Kally, Stubbekøbing, SM.	259
Georgia, København, S/S	157	Kamerad, Hamburg, M/S	86
Gert Stærke, Ommel, M/S	330	Kamma, Asaa, Ff.	311
Geschwister Raabe, Bremen, M/S	56	Kania, Swinemünde, Ff.	141
Geziena Hendrika, Delfzijl, M/S	75	Karia, København, S/S	167
Glimt, Egersund, SM	264	Karen, Lundeberg, Ff.	179
Gloria, Hasle, SM	78	Karen Toft, København, S/S	334
Grete Mærsk, København, M/S	357	Karmel, Esbjerg, Ff.	17
Gry, Aalborg, M/S	22	K. B. F. 5, København, M/B	155
Grønlandsfarid, Sørvaa, SM.	93	Ketty, Asaa, Ff.	312
Grønorth, Laboe, Ff.	48	Ketty Danielsen, København, M/S	184
Hanne S, Svendborg, M/S	332	Kiru, Graasten, M/S	285, 286
Hanne Skou, København, S/S	362	Klara Munk, Esbjerg, Ff.	68
Hanne Sven, København, M/S	182	Klintholm, Middelfart, M/S	173
Hans Broge, Aarhus, M/S	301	Knudshoved, København, M/S	263, 297
Hans Egede, Sejrup, SM.	216	Koldinghus, Frederikshavn, S/S	186
Hebe, Aalborg, S/S	171	Konsul Sartori, Kiel, M/S	374
Heinrich Jessen, Aabenraa, S/S	83	Korsholm, Horsens, M/S	198
Helene, Esbjerg, Ff.	238	Kosangas, Nørresundby, SM.	180
Helen May, Esbjerg, Ff.	227	Kronborg, Helsingør, M/S	188
Helga, Frederikshavn, Ff.	183	Kronprins Frederik, Esbjerg, M/S	340
Helt, Kopervik, M/S	102	Kurt, Kolding, SM.	281
Henny, Bergen, M/S	117	Kvik, Askø, SM.	60
Hera, Aalborg, SM.	268, 336	Karnan, Helsingør, S/S	196
Hilde Torm, København, S/S	329	La Maro, Esbjerg, Ff.	295
H. J. Grau, Aabenraa, SM.	284	La Paloma, Leer, M/S	105
H. J. Kyvig, Haugesund, M/S	364	Laura, Stubbekøbing, SM.	123
Hjælperen, Vejle, SM	272	Laura Marie, Esbjerg, Ff.	348
Hjørdis, Fuglefjord, SM	193	Laura Røntved, Skagen, Ff	303
Hondsrug, Rotterdam, M/S	146	Leif, Aarhus, SM.	51, 293
Hou, Lohals, SM.	84	Lemnos, København, M/S	262
Hugin, København, M/S	162	Leo, Marstal, M/S	313, 322
Hylleholt, København, SM	352	Leopard, Hamburg, M/S	106
Ib, København, M/B	163	Lillebælt, Assens, SM	42
India, København, M/S	373	Lindhaug, Haugesund, S/S	8
Indian Reefer, København, M/S	165	Lindholm I, Nørresundby, SM.	66
Inga, Asaa, Ff.	310	Lisa, Hamburg, M/S	10
Inga Berg, Esbjerg, Ff.	228	Lis Christ, Svendborg, SM	331
Ingo, Klådesholmen, SM	73	London, København, M/S	224
Ingrid, Skagen, SM	217	Lotte, Vilsund, Ff.	154
Ingrid Andrea, Hejlsminde, Ff.	283	Luma, Graasten, SM.	127
Irene, Trawemunde, Ff.	144	Lykkens Haab, Nakskov, Stf.	260
Jakob Pollmann, Bremen, M/S	200	Magdala, København, M/S	370
Jane, Aalborg, M/B	88	Maja, Bremen, M/S	13
Jan Thorsen, Skagen, Ff.	220	Maja, Rønne, Ff.	52
Jenny Kruse, Skagen, Ff.	187	Majborg, Sibbo, SM.	33
Jens Frederik, Lønstrup, Ff.	191	Margrethe, Kolby-Kaas, Ff.	236
Jensine, Aalborg, SM.	253	Maria, Vaag, Ff.	100
Jens Juhl, Nykøbing M., SM.	294	Mariann, Snaptun, Ff.	234
		Marie, Sæby, SM.	276

	Nr.		Nr.
Marie, Egersund, SM.	280	Seemøwe, Hamburg, M/S	85
Marita, Drammen, S/S	137	Selandia, København, M/S	341
Marri, Esbjerg, Ff.	350	Serampore, København, M/S	325
Mars, Aalborg, SM.	213	Siorak, København, SM.	46
Marstal, Marstal, SM.	205	Sirius, Gdynia, Ff.	80
Martha Nordmand, Skagen, Ff.	299	Skarreklit, Hundested, Ff.	349
Merkurpaket, Rønne, SM.	190	Solveig, Aalborg, SM.	77
Minerva, Thyborøn, SM.	131	Solveig, Knipla, Ff.	192
Minna Catharina, Hamburg, M/S	58	Spurgion, Strandby, Ff.	288
Mira, Rudkøbing, SM.	203	Star, Grimstad, Ff.	273
M. J. Finne, Neksø, Ff.	304	Stella Izzurra, Venezia, S/S	148
Mjoanes, Tofte, Ff.	23	Stig, Skagen, Ff.	218
Mogens, Neksø, Ff.	21	Stjørnan, Thorsvig, Ff.	178
Monsunen, Svendborg, SM.	62	Susan, Aalborg, SM.	363
Mulan Rotterdam M/S	31	Svanen Helligpeder Ff.	300
Mowe, Hamburg, M/S	229	Svava, Korsør, S/S	95
		Sylvester, Esbjerg, Ff.	92
Nanny, Grenaa, M/S	206		
Nelle, Lf.	351	Taarnborg, København, S/S	235
Neptun, Rønne, SM.	230	Talata, Thisted, SM	150
Niels Mathiasen, Vejle, Ff.	132	Tankbjerg, Egersund, M/S	164
Niels Winther, Nordby Fanø, S/S	282	Tegl, Lemvig, SM.....	122
Norden, Tejn, Ff.	328	Ternen, København, Ff.....	34
Norderdiek, Finkenwerder, Ff.....	99	1 ernen, Langø, Ff.....	158
Nordheim Fuglefjord Ff.....	177	Ternen, Ristinge, SM.....	25
Nordpol, København, M/S	335	Thea, Kalmar, M/S	142
Nordvest, Asaa, Ff.....	309	Theoforos, Port Limon, S/S	87
		Thorshavn, Thorshavn, SM	201
Ogeka, Haugesund, M/S	365	Thyra, Odense, SM.....	135
Olga, Sæby, Ff.	320	Thyra, Aabenraa, Ff.	254
Oluf Sven, København, M/S.	212	Torkel, Oscarshamn, S/S	121
Orion, Esbjerg, Ff.	275	Tove, Aalbæk, Ff.	244
		Tove, Lohals, Ff.	159
Palle, Hasle, SM	76	Trip, Hvidovre, Lf.	265
Pan, København, B/B	156	Tunø, Aarhus, M/S	339
Patricia, Svendborg, SM	49	Ulla Dan, Esbjerg, S/S	116
P. Bødker, Skagen, Ff.	251	Urda, Esbjerg, Ff	89
Penta, Aalborg, M/B	327		
Peterna, Egersund, SM	278	Valdemar, Glyngøre, S/S	28, 168
Pioneer, Bandholm, SM.....	120	Vale, Burgsvik, M/S	108
Planet, Aarø Sund, SM.....	14	Varnæs, Aabenraa, M/S	255
Polaris, Hamburg, M/S	63	Venø Sund, Struer, SM	61
Portland, Aalborg, M/S	245, 249	Vestfart, Esbjerg, Ff.....	65
Preben, Esbjerg, Ff	360	Vian, Randers, M/S	4, 296
Primula, Esbjerg, M/S	24	Vika, Bandholm, SM.....	5, 214
Prinses Margriet, Rotterdam, M/S	3	Viking, Rotterdam, M/S	38
Prøven, Hasle, SM.....	290	Vinni, Lynæs, Ff.....	346
		Vorwärts, Neustadt, Ff.....	72
Randa Dan, Esbjerg, S/S	269		
Rauma, Larvik SM	109	Welin, Bergen, M/S	54
Rebecka E., Hamburg, M/S	104	Westralia, København, M/S	358
Regnbuen, Aalborg, SM.	1, 45 70, 161	Wilhelm Florin, Sassnitz, Ff.	64
Reinard, Hamburg, M/S	79	Wim, Rotterdam, M/S	26
Rigel, Svendborg, SM.....	347	Wolle Juul, Ff.....	257
Rikke Skou, København, S/S	210		
Risø, Roskilde, SM	39	Yrsa Marie, Skagen, Ff.....	232
Robert, Rotterdam, M/S	94		
Rosa Mærsk, Fredericia, M/S	151	Ziba, Rønn-, SM.	292
Rosemarie III, Fredericia, Lf.	287	Zippora, Esbjerg, Ff.....	91
Rotna, Tejn, Ff.	355		
Saga, Aarhus, S/S	174	Ågais, Hamburg, M/S	6
Sansu, København, M/S	371	Østerby, Østerby, SM	237
Scandia, Kobenhavn, S/S	337	Robåd uden navn	261