

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1956

UDGIVET AF
MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1957

Eksemplarer af denne publikation kan købes hos: SØKORTARKIVET, Esplanaden 19, Kbhvn. K.

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

ministeriet for handel, industri og søfart

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



FORORD

For året 1956 er der opført 321 søulykker, hvilket er væsentligt lavere end i 1955 og 1954, hvor tallene var henholdsvis 374 og 367.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1956 1 skib på 24 B.R.T. gået tabt. I 1955 og 1954 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 1 skib på 317 B.R.T. og 6 skibe på ialt 10.860 B.R.T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1956 16 skibe på ialt 383 B.R.T. I 1955 og 1954 var de tilsvarende tal henholdsvis 32 skibe på ialt 808 B.R.T. og 21 skibe på ialt 1.070 B.R.T.

(De forliste danske skibe er opført som nr. 65, 72, 126, 168, 219, 221, 228, 229, 231, 239, 245, 252, 255, 258, 278, 280, 286).

I året 1956 har der været ialt 27 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 1 tilfælde i dampskib, 7 tilfælde i motorskibe, 7 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft og 12 tilfælde i fiskefartøjer.

I året 1956 er 11 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1955 og 1954 var de tilsvarende tab henholdsvis 8 og 10.

Der er ialt omkommet 35 personer ved søulykker i 1956; alle var søfarende.

I året 1956 har danske søretter i 20 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	3
Søulykker i 1956:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o. 1.	24
Tørnet undervandshindring	41
Kæntring	41
Sprunget læk	41
Maskinhavari	44
Andre havarier	46
Brand	48
Forsvundet	53
Minesprængning o. 1. krigsårsag	54
Overbordfald	54
Andre ulykkestilfælde	56
Danske søretters domme eller udtalelser i 1956 om søulykker overgået danske skibe	60
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1956	63
Alfabetisk navneregister	66

SØULYKKER I 1956

GRUNDSTØDNING

1. SM. ELMAR af Odense, 74 B. R. T. Bygget 1863 af eg og bøg. På rejse fra Lübeck til Odense med salt.

Grundstødt d. $\frac{1}{1}$ 56 i Svendborg Sund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{2}{1}$ 56. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{10}{1}$ 56.

Kl. 21⁰⁰ passerede E. under en SSØ.-lig brise Thurø Rev, hvorefter der fortsattes i fyr-linierne gennem Svendborg Sund. Farten var ca. 4 knob. Da skibet skulle dreje ind i Grasten ledelyrlinie, opdagedes det, at bagfyret ikke brændte. Roret blev straks lagt hårdt bb., men E. fortsatte over fyrlinien og tog grunden på Kidholm Flak og blev stående. D. $\frac{2}{1}$ kl. ca. 03⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Grasten bagfyr ikke brændte.

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

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 56 ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{1}$ 56. Søforhør i København d. $\frac{19}{1}$ 56.

Kl. 02⁴⁵ passerede H. under en jævn VSV.-lig brise lys- og fløjtetønden på 56°09'0 N. 11°45'0 Ø. (pkt. 4 i rute 34) ca. 50 m om bb., hvorefter der styredes Ø. $\frac{1}{4}$ N. Kl. ca. 04²⁰ blev det tåget. Kl. 04⁴⁰ tog skibet grunden og blev stående ca. 2 sm. V. for Gilbjerg Hoved ca. 50 m fra land. Kl. ca. 19⁰⁰ kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge og strømsætning i forbindelse med den omstændighed, at bestemanden, der havde vagten, havde undladt at varske føreren, da vejret blev usigtbart.

3. M/S MØEN af Åbenrå, 394 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Randers til København med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. $\frac{4}{1}$ 56 i Randers Fjord.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{6}{1}$ 56.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte M. på en mudderbanke i Randers Fjord. D. $\frac{5}{1}$ kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, hvorefter rejsen fortsattes. M. led tilsyneladende ingen skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

4. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Wismar til Bandholm med kali.

Grundstødt d. $\frac{5}{1}$ 56 ved Langelands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{1}$ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{1}$ 56. Søforhør i Maribo d. $\frac{11}{1}$ 56.

Kl. ca. 02⁰⁰, da C. under en let V.-lig brise med tæt tåge befandt sig i Storebælt ud for Keldsnor fyr, loddedes 6 favne vand, hvorefter kursen ændredes til N.t.Ø. $\frac{3}{4}$ Ø., og maskinen beordredes langsomt frem. Kort efter observeredes forude om stb. et klart, hvidt lys, som fejlagtigt antoges at stamme fra en ankerligger, og som senere viste sig at være et lys fra Langelandsfortet. Roret lagdes bb., og skruen kobledes fra, hvorefter det forsøgtes at bakke, men motoren svigtede, og kort efter tog C. grunden ca. 50 m fra land og stod fast. Kl. ca. 13³⁰ kom C. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen fik C. en mindre lækage, samt stråköl og krig beskadiget.

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

5. S/S FRANZ MATHIES af Hamburg, 839 B. R. T. På rejse fra Marly til Kolding med koks.

Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ 56 ved Fænøs S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. $\frac{10}{1}$ 56.

Kl. 17⁵⁸ grundstødte F. M. i tæt tåge med snebyger og hård N.-gående strøm på S.-spidsen af Fænø. D. $\frac{9}{1}$ kl. 09⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

6. M/S OSTMARK af Hamburg, 393 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Brunsbüttelekoog til Nykøbing F. med benzin og brændselolie.

Grundstødt d. $\frac{7}{1}$ og $\frac{8}{1}$ 56 ved Lollands N.-kyst.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{10}{1}$ 56.

D. $\frac{7}{1}$ kl. 16⁵⁵ passerede O. Tranekær fyr. Kl. 18¹⁵ tog skibet grunden ca. 1 sm. NV. for Rågø kalv. Kl. 21⁴⁵ kom O. flot ved egen hjælp og fortsatte med langsom fart på N.-lig kurs. Ca. 10 minutter senere rørte skibet grunden, hvorefter der ankredes kl. 22⁰⁰. D. $\frac{8}{1}$ kl. 08³⁰ lettede O. under en svag S.-lig brise med dis og styrede med langsom fart en NØ.-lig kurs. 20. min. senere tog O. grunden på Fejø stålgrund, ca. $\frac{1}{2}$ sm. S.t.Ø. for Stålgrundens røde 1-kost og blev stående. Kl. 23²⁵ kom O. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningerne skyldes ukendskab til farvandet i forbindelse med vejr- og strømforhold.

7. SM. PALME af Rødvig, 61 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Rønne til Sønderborg med lervarer.

Grundstødt d. $\frac{8}{1}$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{1}$ 56. Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. $\frac{10}{1}$ 56.

Kl. 02⁰⁰, da P. under en let SSØ.-lig brise passerede „Flensburg“ fyrskib, overgav føreren roret til dæksdrengen med ordre til at styre V. $\frac{1}{2}$ N. mv. samt varsko kl. 02²⁰. Kl. 02²⁰ varskoedes føreren, men da denne ikke kom på dækket, fortsattes sejladsen på samme kurs. Kl. 02⁴⁵ tog skibet grunden ved Borreshoved og blev stående. Kl. 13¹⁵ kom P. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

8. S/S DESPINA af Puerto Limon, 1184 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Stettin til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{10}{1}$ 56 ved Langelands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{1}$ 56. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{13}{1}$ 56.

Kl. 01⁰⁵ passerede D. under en jævn til frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm og snebyger lystønden på 54°47'8 N. 10°50'0 Ø. (rute 28 pkt. 4) tæt om stb., hvorefter der styredes mod næste punkt i sejlruen. Farten var ca. 3 knob. Kl. 01⁵² ændredes kursen til 358° rv., og kort efter opankredes skibet. Umiddelbart efter opdagedes det, at skibet havde taget grunden på Næbbe Revlen ca. 500 m fra land. Kl. 18¹⁵ kom D. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

9. M/S SÜD-WEST af Hamburg, 383 B. R. T. På rejse fra Stettin til Hobro med koks.

Grundstødt d. $\frac{11}{1}$ 56 i Mariager Fjord.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{1}$ 56.

Kl. ca. 17³⁰ grundstødte S. under rolige vind- og strømforhold med snetykning på Lunddals Tørv. D. $\frac{13}{1}$ kl. 07¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp.

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

10. S/S SELIM af Istanbul, 3704 B. R. T. På rejse fra København til Randers med byg.

Grundstødt d. $\frac{12}{1}$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{12}{1}$ 56.

Kl. 03⁵⁰ tog S. under en jævn S.-lig brise med diset vejr og S.-gående strøm grunden ca. 1 sm. fra land ud for Gjerrild fyr og blev stående. D. $\frac{14}{1}$ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge og strømsætning samt forveksling af blinklyset på sænkekassen ved Gjerrild udskibningsbro med en lysbøje i rute 35 c.

11. SM. BURGUNDIA af Rønne, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Nykøbing F. til Sarpsborg med melasse.

Grundstødt d. $\frac{14}{1}$ 56 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{1}$ 56.

Kl. ca. 17⁰⁰ grundstødte B. i diset vejr på Vigsø Skal. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

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

12. SM. ERNA af Odense, 215 B. R. T. Bygget 1920 af jern. På rejse fra Stettin til Bandholm med koks.

Grundstødt d. 21/1 56 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 22/1 56. Søforklaring i Maribo d. 23/1 56.

Kl. 12³⁰, da E. under en V.-lig storm befandt sig i Bandholm rende ca. 1/4 sm. fra Bandholm, pressede en orkanagtig byge skibet så langt mod Ø., at det tog grunden ved kanten af renden. Stb. anker blev stukket i bund, og det forsøgtes at bringe E. flot ved egen hjælp. D. 22/1 kl. 02⁴⁵, da vinden var aftaget til jævn brise og drejet om i SV., kom E. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

13. SM. OMEGA af Mariager, 40 B. R. T. Bygget 1897 er eg.

Grundstødt d. 23/1 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4/4 56. Politirapport dat. 3/9 56. Søforhør i Frederiksberg d. 22/12 56.

Kl. ca. 14⁰⁰ afsejlede O. i stille, klart vejr fra Hou havn. Kl. ca. 14⁴⁵ stoppede motoren, men det lykkedes at få den igang igen. Da motoren herefter stoppede flere gange, besluttedes det at vende tilbage til Hou havn. Under sejladsen mod Hou stoppede motoren flere gange, og da O. kl. ca. 19³⁰ under en SØ.-lig kuling var nået ind i den gravede rende, stoppede motoren, og inden det lykkedes at få den igang igen, tog O. grunden på rendens V.-side. D. 24/1 kl. ca. 05⁰⁰, da O. var drevet langt ind på grunden nær Hou havn, tilkaldtes hjælp, og kort efter blev O. slæbt ind til Hou havn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes motorhavariet.

14. SM. LINNEA af Mariager, 90 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Mariager til Havnsø med cement.

Grundstødt d. 24/1 56 ved Sejerø.

Søforklaring i Kalundborg d. 26/1 56.

Kl. 20⁰⁰ passerede L. i diset vejr lystønden på 55°53'42" N. 10°58'24" Ø., hvorfra kursen sattes S. om Sejerø. Kl. 21³⁰ tog skibet grunden på Sejerø SØ.-rev og blev stående. D. 25/1 kl. .05⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade, efter at 700—800 sække cement var kastet overbord.

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

15. M/S BINTANG af København, 2315 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Bangkok til Hongkong med stykgods.

Grundstødt d. 27/1 56 i Det sydkinesiske Hav.

Søforklaring i Hongkong d. 13/3 56.

Fra middagspositionen d. 26/1, 15°15'0 N. 110°43'0 Ø., styredes rv. 22°. Det blæste en hård NNØ.-lig kuling med høj N.-lig dønning. Kl. 12¹⁹, 14¹¹ og 16⁰⁰ foretoges stedliniebestemmelser ved solen. D. 27/1 kl. 01³⁰ forandredes kursen til rv. 40°. Kl. 04⁵² tog B., hvis radar var i uorden, grunden på North Reef i Paracel-øerne og blev stående. D. 26/2 kom B. flot ved fremmed hjælp efter overbordkastning og lægtning af en del af ladningen.

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

16. M/S BREMER BOERSE af Bremen. På rejse fra Bremen til Falkenberg.

Grundstødt d. 27/1 56 ved Sprogø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 28/1 56.

Kl. 17⁰⁰ grundstødte B.B. under en svag NNØ.-lig brise med tæt tåge og N.-gående strøm ved Sprogø Ø.-rev. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

17. SM. MARS af Ålborg, 222 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Karlshamn til Ålborg med kokoskager.

Grundstødt d. 27/1 56 i Limfjorden.

Søforhør i Københavns Amts nordre Birk d. 31/7 56.

Kl. ca. 06³⁰, da M. i stille, tåget vejr med udgående strøm befandt sig NV. for Bredhage, tog skibet grunden på løbets N.-side. M. kom senere flot ved hjælp af en bugserbåd.

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

18. SM. SKANSEN af Nørresundby, 199 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Hamburg til Skive med kali.

Grundstødt d. $^{27}/_1$ 56 i Limfjorden.

Søforklaring i Skive d. $^{30}/_1$ 56.

Kl. 19¹⁵ passerede S. i diset vejr Rind Grund 2-kost, hvorefter der styredes SØ. Da skibet efter bestikket skulle være tværs af Rotholme, uden at disse kunne ses, kom landet, der var snedækt, i sigte forude, tilsyneladende i god afstand, hvorfor der fortsattes på kursen. Kort efter tog skibet grunden på S.-siden af Risgaard Bredning og blev stående. D. $^{28}/_1$ kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlbedømmelse af afstanden til land.

19. M/Fg SALLINGSUND III af Nykøbing M., 91 B. R. T. Bygget 1954 af eg og bøg. På rejse fra Glyngøre til Nykøbing M. med passagerer.

Grundstødt d. $^{30}/_1$ 56 i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $^{4}/_2$ 56.

Kl. 08³⁰, da S. III under en hård Ø.-lig kuling med stærk S.-gående strøm var under indsejling til Nykøbing, blev færgen af vind og strøm sat på grund ved det gamle færgested på Mors. D. $^{3}/_2$ kl. 09⁰⁰ kom færgen flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

20. M/S MARIS SHANDRIS af Piræus, 6703 B. R. T. På rejse til Limhamn med olie.

Grundstødt d. $^{31}/_1$ 56 ved Lollands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{2}/_2$ 56.

Om morgenen grundstødte M.S. under snetykning ud for Nøjsomheds Odde. D. $^{1}/_2$ kl. 04⁴³ kom skibet flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

21. M/S KRONPRINSESSE INGRID af Esbjerg, 3968 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Esbjerg til Harwich med passagerer og stykgods.

Grundstødt d. $^{4}/_2$ 56 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $^{8}/_2$ 56.

Kl. 17³⁰ afgik K.I. fra Esbjerg under en let SSØ.-lig brise med tåge og hård indgående strøm og isgang. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Radar og Decca var i gang. Kl. 17⁵⁷ tog skibet grunden på Lilho Sand og blev stående. D. $^{5}/_2$ kl. 07²⁸ kom K.I. flot ved hjælp af bjærgningsdampere, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

22. M/S ELISABETH af Basel, 412 B. R. T. På rejse fra Åbenrå til Brake med malm.

Grundstødt d. $^{9}/_2$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $^{9}/_2$ 56.

Kl. 10⁴⁵ tog E. under NØ.-lig vind med N.-gående strøm grunden på Vesterhage og blev stående. Kl. 12⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være anvendelse af forældet søkort.

23. M/S SIMPLON af Hamburg. På rejse fra Stettin til Næstved med koks.

Grundstødt d. $^{9}/_2$ 56 ved Omøs S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $^{16}/_2$ 56.

Kl. 20⁴⁰ befandt S. sig under en opfriskende NØ.-lig kuling med snebyger for N.-gående i den S.-lige del af Omø Sund. Noget senere, da S. havde passeret den røde 1-kost på Omø NW. flak, blev S. af drivis presset stb. over og tog grunden ud for Helleholm fyr. D. $^{12}/_2$ kl. 09³⁰ kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af dækslasten var kastet over bord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isvanskelighederne.

24. Ff. JENS CHRISTIAN af Skagen, 12 B. R. T.

Grundstødt d. $^{2}/_3$ 56 i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $^{2}/_3$ 56.

D. $^{1}/_3$ fortøjedes J.C. i hyttefadsbassinet i Hirtshals havn, hvorefter fører og mandskab forlod fartøjet. D. $^{2}/_3$ kl. 07⁰⁰ fandtes fartøjet grundstødt i yderhavnen.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

25. S/S IZMIT af Istanbul, 3367 B. R. T. På rejse fra Odense til Klajpeda i ballast.

Grundstødt d. $\frac{7}{3}$ 56 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{3}$ 56.

Kl. 11⁵⁰ grundstødte I., der havde lods ombord, under en NNØ.-lig brise med S.-gående strøm på Lillegrunden. Kl. 17⁵⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandsafmærkning i forbindelse med vejr- og strømforhold samt isdrift.

26. Ff. WENDULA af Skärhamn, 50 B. R. T. Bygget 1929 af eg og fyr. På rejse fra Simrishamn til Nexø i ballast.

Grundstødt d. $\frac{10}{3}$ 56 ved Bornholms Ø.-kyst; *forlist*.

Politirapport dat. $\frac{10}{3}$ 56. Strandingsindberetning dat. $\frac{11}{3}$ 56.

Kl. 13⁰⁰ afsejlede V. fra Simrishamn under en jævn NØ.-lig brise. Da fartøjet nåede Bornholm, fulgtes kystlinien med ekkoloddet gående. Kl. ca. 19⁴⁵ tog W. under en opfriskende ØNØ.-lig brise grunden ud for Maltkværn N. for Nexø og blev stående. Kl. ca. 22⁰⁰ blev mandskabet reddet i land i redningsstol. Fartøjet er senere blevet vrage.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

27. Ff. DORIS af Karlshamn, 41 B, R. T. Bygget af eg og fyr. På rejse fra Karlshamn til Christiansø.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 56 ved Christiansø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{3}$ 56.

Kl. 20⁴⁵ grundstødte D. under en let NØ.-lig brise med klart vejr på Blindeskær ca. $\frac{1}{2}$ sm. N. for Christiansø. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

28. M/S RENDBJERG af Egersund, 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Fechamp til Arendal med sten.

Grundstødt d. $\frac{12}{3}$ 56 ved Norges S.-kyst.

Søforhør i Frederikssund d. $\frac{2}{8}$ 56.

Kl. ca. 03⁰⁰ tog R. i stille, diset vejr grunden ved Hesnäsbyggen på Trønderholmen og blev stående. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 65 tons af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen opstod der mindre bundskader.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

29. M/S ALSTERDAMM af Hamburg, 857 B. R. T. På rejse fra London til København med køks.

Grundstødt d. $\frac{13}{3}$ 56 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{13}{3}$ 56.

Kl. 09⁵⁵ grundstødte A. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr 2—3 sm. SØ. for Trekrøner. Kl. ca. 14⁰⁰ kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

30. SM. TORJAN af Odense, 136 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Odense med jern.

Grundstødt d. $\frac{13}{3}$ 56 ved Sjællands N.-kyst

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{3}$ 56. Søforklaring i Frederiksværk d. $\frac{16}{3}$ 56.

Kl. 21³⁰, da T. lå til ankers ca. $\frac{1}{2}$ sm. SSØ. for Lynæs havn, friskede vinden fra SØ. til styrke 3—4 med sne. Kl. ca. 23³⁰ gik T. i drift med isen, og ca. 20 minutter senere tog skibet grunden ca. $\frac{1}{2}$ sm. V.t.S. for Lynæs havnefyrt og blev stående. D. $\frac{15}{3}$ kl. ca. 14⁰⁰ kom T. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

31. M/S EMIL af Rendsburg, 270 B. R. T. På rejse fra Rendsburg til Masnedø med superfosfat.

Grundstødt d. $\frac{19}{3}$ 56 ved Femøs Ø.-kyst.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{27}{3}$ 56. Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{3}$ 56.

Kl. ca. 20³⁰, da E. under en jævn ØSØ.-lig brise med isgang lå opankret for 2 ankre ud for Resle skov med motoren gående frem, kom skibet i drift med isen og tog kl. 22¹⁷ grunden på Skelle Rev og blev stående. D. $\frac{25}{3}$ kl. 12⁰⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

32. S/S HANNE SKOU af København, 1260 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Emden til København med koks.

Grundstødt d. $19/3$ 56 ved Amagers Ø.-kyst.

Søforhør i København d. $28/3$ og $3/4$ 56.

Kl. 01⁵⁵, da H.S. under en frisk SØ.-lig brise var for N.-gående i Trekroner fyrs hvide vinkel, tog skibet grunden i nærheden af den hvide l-kost ved Lynetteløbet og blev stående. Kl. 14²⁰ kom H.S. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling mellem Prøvesten fyr og Prøvestenshavn N.-lige molefyr.

33. M/S KRONOLAND af Göteborg, 5223 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Göteborg til København med stykgods.

Grundstødt d. $21/3$ 56 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $21/3$ 56.

Kl. ca. 01²⁰ grundstødte K. under en SØ.-lig kuling med N.-gående strøm på Stubben. Kl. ca. 16⁰⁰ kom K. flot ved hjælp af bjergningsdampere.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning i forbindelse med is-forholdene.

34. SM. PAX af Marstal, 135 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Rønne til Hamburg med æg.

Grundstødt d. $24/3$ 56 ved Hesselø.

Strandingsindberetning dat. $24/3$ 56. Søforklaring i Marstal d. $31/3$ 56.

Kl. ca. 07³⁰ passerede P. under en jævn SØ.-lig brise Gilleleje i en afstand af 1,6 sm., hvorefter der styredes 269° rv. Sigtbarheden var ca. 4 sm. Kl. 09⁵⁵ tog skibet grunden på Hesselø SØ.-rev og blev stående. Kl. 18⁰⁰ kom P. flot ved hjælp af en bjergningsdamper; tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning og fejlgisning af afstanden til Hesselø fyr samt den omstændighed, at farvandsafmærkningen på grund af is-situationen ikke var i orden.

35. M/S HERMANN af Hamburg, ca. 200 B. R. T. På rejse fra vrangfiskeri i Kattegat til Wilhelmshafen med gammelt jern.

Grundstødt d. $28/3$ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $30/3$ 56.

D. $28/3$ grundstødte H. ved indsejlingen til Draget. D. $29/3$ kom skibet flot ved stigende vande.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

36. M/S HJÖRDIS THORDÉN af Uddevalla, 5052 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Stockholm til København med kul og stykgods.

Grundstødt d. $28/3$ 56 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $31/3$ 56.

Kl. 13²³ grundstødte H.T. i stille vejr med soldis på Middelgrunden. D. $31/3$ kl. ca. 06⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af bjergningsdampere, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

37. S/S DESPINA af Puerto Limon, 1184 B. R. T. På rejse fra Stettin til København med kul.

Grundstødt d. $29/3$ 56 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $3/4$ 56.

Kl. 14⁰⁰ tog D. i stille vejr grunden på Middelgrunden og blev stående. D. $31/3$ kl. ca. 19⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

38. SM. INGE-LENE af Ålborg, 98 B. R. T. Bygget 1916 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Oslofjord til Løgstør med salpeter.

Grundstødt d. $30/3$ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $30/3$ 56.

Om formiddagen grundstødte I.L. i stille vejr ved den Ø.-lige indsejling til Draget. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

39. M/S BENNY SKOU af København, 4248 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Belawan til Singapore i ballast.

Grundstødt d. $\frac{1}{4}$ 56 i Malaccastrædet.

Søforklaring i Helsingør d. $\frac{11}{6}$ 56.

Kl. 15⁰¹ passerede B.S. med langsom fart båke nr. 1 i Salat Sinki, afstand 0,5 sm. Der styredes rv. 80°. Noget senere sås en bølge, der holdtes om bb. Kl. 15¹⁸ tog skibet grunden på Cyrene Reef og blev stående. D. $\frac{2}{4}$ kl. 0⁴³ kom B.S. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade og fortsatte rejsen. Det viste sig senere, at 2 af skrubladene var blevet bøjet.

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

40. M/S WILLIDA af Hamburg. 98 B. R. T. På rejse fra Korsør til Ålborg med jern.

Grundstødt d. $\frac{4}{4}$ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{4}$ 56.

Kl. ca. 04³⁰ tog W. under en N.-lig vind med Ø.-gående strøm grunden på N.-siden af Egense Hage. Kl. 08³⁰ kom W. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være havari på styregrejerne.

41. M/S ANNE JACOBS af Brake, 104 B. R. T. På rejse fra Stralsund til Åbenrå med briketter.

Grundstødt d. $\frac{6}{4}$ 56 i Svendborgsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{9}{4}$ 56. Søforhør i Åbenrå d. $\frac{10}{4}$ 56.

Kl. 08³⁰ grundstødte A. J. under en frisk NØ.-lig brise med snebyger og hård indgående strøm på Kidholm SØ.-lige Flak. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være det usigtbare vejr i forbindelse med strømforholdene.

42. M/S MARTHA af Emden, 209 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Vejle med korn.

Grundstødt d. $\frac{6}{4}$ 56 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{6}{4}$ 56.

Kl. 06⁴⁰ grundstødte M. i klart vejr ca. 20 m NV. for Strib fyr. Kl. 20²⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

43. Ff. JENS EMIL af Skagen, 37 B. R.T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse til Mandal.

Rørt grunden d. $\frac{7}{4}$ 56 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{14}{5}$ 56.

Kl. ca. 20³⁰, da J.E. for ganske ringe fart var for indgående gennem den ubelyste del af den gravede rende til Mandal havn, rørte fartøjet grunden i den Ø.-lige side af renden. J.E. kom straks flot, tilsyneladende uden at have taget skade. Ved grundstødningen blev en vandledning langs havbunden beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes mørke i forbindelse med den omstændighed, at farvandsafmærkningen ikke var på plads på grund af isforholdene.

44. SM. ERNA af Neksø, 55 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Stralsund til Neksø med briketter.

Grundstødt d. $\frac{8}{4}$ 56 ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Neksø d. $\frac{14}{4}$ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{14}{4}$ 56.

Om morgenen, da E. skulle lette fra en ankerplads ved Barhöft, viste det sig, at skibet stod på grunden. D. $\frac{9}{4}$ kom E. flot ved fremmed hjælp og fortsatte rejsen. Ved grundstødningen blev skibet en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at E. er blevet opankret på for lavt vand.

45. Inspektionsskibet LØVENØRN af København, 253 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

Grundstødt d. $\frac{11}{4}$ 56 i Smålandsfarvandet.

Kl. 07¹⁰ afgik L. fra Stubbekøbing havn under en VNV.-lig kuling med stærk Ø.-gående strøm. Under udsejling gennem løbet konstateredes en stærk afdrift, hvorfor roret lagdes lidt bb., og maskinen, der gik halv kraft frem, beordredes fuld kraft frem. Da midtfarvandsstagen passeredes tæt om bb., mistedes kending af den midterste af de hvide stager, hvorfor der fortsattes et øjeblik på kursen; men kort efter tog skibet grunden på V.-siden af løbet og blev stående. D. $\frac{13}{4}$ kl. 13³⁵ kom L. flot ved fremmed hjælp efter at ca. 80 tons last og brændsel var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

46. SM. CHR. BACH af Hundested, 100 B. R. T. Bygget 1953 af eg. På rejse fra København til Rønne med asfalt.

Grundstødt d. $18/4$ 56 i Københavns havn.

Strandingsindberetning dat. $18/4$ 56. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $20/4$ 56.

Kl. 04^{00} afsejlede C.B. under en svag NNØ-lig brise fra Redhavnen. Kl. ca. 04^{30} tog skibet grunden på N.-siden af Lynetteløbet og blev stående. Kl. 14^{00} kom C.B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper efter lægtring af en del af ladningen.

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

47. SM. W. KLITGAARD af Frederikshavn, 37 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Endelave til Oddesund.

Grundstødt d. $22/4$ 56 ved Tunø.

Søforklaring i Byrum d. $1/6$ 56.

Kl. ca. 23^{45} , da W.K. befandt sig ved Tunø, sås forude et sømærke, som antoges for at være en rutebøje, men som senere viste sig at være båken på Tunø Ø.-rev, og kursen sattes tæt om mærket. Kort tid efter tog skibet grunden på Tunø Ø.-rev og blev stående. D. $23/4$ kom W.K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

48. SM. LAURA af Stubbekøbing, 60 B. R. T. Bygget 1913 af eg og fyr. På rejse fra Ålborg til Stege med cement og eternit.

Grundstødt d. $24/4$ 56 ved Lindholm.

Søforhør i Stege d. $27/4$ 56.

Kl. 10^{00} passerede L. indsejlingen til den gravede rende ind til Stege. Ved den røde tønne ved Koster-Knigge mødtes svær is, men en brudt rende i isen gjorde det muligt at fortsætte. Inden den næsten røde spidstønne nåedes, gik isen i drift og førte L. ind mod Lindholm Flak, hvor skibet tog grunden kl. ca. 10^{30} og blev stående. D. $25/4$ kl. ca. 13^{30} kom L. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

49. SM. KRESTINE af Mariager, 62 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Wismar til Hadsund med kali.

Grundstødt d. $26/4$ 56 ved Langelands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. $2/5$ 56.

Kl. ca. 01^{15} passerede K. i stille, diset vejr Fehmarnbelt fyrskib, hvorefter der styredes NV. Farten var 5—6 knob. Kl. ca. 02^{30} blev det tåget. Kl. ca. 03^{30} tog skibet grunden ud for Eskebjærghave og blev stående. Kl. 11^{13} kom K. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende kun let beskadiget.

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

50. SM. ALBERTA af Marstal, 136 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Rudkøbing til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. $4/5$ 56 ved Omø.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7/5$ 56. Søforklaring i Køge d. $18/5$ 56.

Kl. 17^{45} passerede A. den hvide 3-kost ved Hov Sand, og kursen sattes til SØ. $1/4$ S. Sigtebarheden var ca. $1/2$ sm., strømmen var N.-gående. Der sejledes med nedsat fart, ca. $5^{1/2}$ knob. Efter ca. $1^{1/2}$ times sejlads toges med mellemrum af 10 minutter lodskud, der viste vanddybde fra 11 til 7 m. Kl. 19^{30} tog skibet grunden på Omø Tofte og blev stående. D. $6/5$ kl. 23^{00} kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

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

Grundstødt d. $4/5$ 56 ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i København d. $22/5$ 56.

Kl. ca. 06^{00} , da H. i klart vejr netop havde passeret Hvens S.-pynt, gik føreren under dæk efter at have givet rorgængerorden om at styre S. $1/2$ V. Kl. 06^{30} grundstødte skibet ud for Springforbi, og føreren fandt da rorgængerorden bevidstløs i styrehuset. Kl. ca. 19^{30} kom skibet flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik H. flere indtrykninger i forskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at rorgængerorden har fået et ildebefindende.

52. SM. INGRID af Nyborg, 54 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Flensburg til Nyborg med koks.

Grundstødt d. $\frac{9}{5}$ 56 i farvandet S. for Fyn.

Søforklaring i Nyborg d. $\frac{14}{5}$ 56.

Kl. ca. 00⁰⁰, da I. under en stiv VNV.-lig kuling var ved at anduve Svendborgsund i den hvide vinkel fra Munke ledefyr, kunne Bækkehave fyr, der efter bestikket skulle være i sigte, endnu ikke ses, hvorfor skibet lagdes på modsat kurs. Noget senere lagdes I. tilbage på den tidligere kurs, med den hvide vinkel fra Munke fyr agterude. Efter at $1\frac{1}{2}$ sm. var udløbet, ændredes kursen mod Bækkehave fyr, der stadig ikke sås. Kl. ca. 01³⁰ tog I. grunden på V.-siden af Skarø Rev ca. $\frac{1}{2}$ sm. V.t.S. for den røde 1-kost N. for revet. Kl. ca. 14⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev I. læk.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Bækkehave fyr var slukket.

53. M/S ESTRID TORM af København, 5830 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Hamburg til Las Palmas i ballast.

Grundstødt d. $\frac{12}{5}$ 56 ved Hollands N.-kyst.

Søforklaring i København d. $\frac{19}{7}$ 56.

Kl. 13²⁹ passerede E.T. under en svag NØ.-lig brise Borkumriff fyrskib; log 85. Herfra fortsattes på kurs rv. 210° i Borkumruten. Kl. 13³⁸, logvisning 93, passeredes en lystønde, der antoges for at være „J.E.1“, men som senere viste sig at være „J.E.2“. Kl. 14¹³, da loggen viste 97, passeredes en lystønde mærket R.B.V.S., som mentes at være en $1\frac{1}{2}$ sm. N. for Hubertgat lys- og fløjtetønde beliggende lystønde, men som viste sig at være Hubertgat lys- og fløjtetønde. Kort efter forandredes kursen til rv. 230°. Kl. 14⁵⁰ tog skibet grunden 2,2 sm. rv. 145° fra Schiermonnikoog fyr. Kl. 18⁴⁵ kom E.T. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes fejlnavigering samt den omstændighed, at det benyttede søkort var mangelfuldt.

54. M/S SALTA af Bergen, 3982 B. R.T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Odense til Vejle med hvede.

Grundstødt d. $\frac{14}{5}$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{17}{5}$ 56.

Kl. 22¹⁶ passerede S., der havde lods ombord, lystønden på 55°37'2. N. 9°59'0 Ø. tæt om stb. Herfra styredes 298°. Kl. 22³⁵ grundstødte S. på Kasserodde Flak. D. $\frac{16}{5}$ kl. ca. 17⁰⁰ kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

55. Ff. THRONDER af Skagen, 41 B. R. T. Bygget 1950 af eg og bøg. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerak.

Grundstødt d. $\frac{26}{5}$ 56 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{14}{6}$ 56.

Kl. ca. 06⁰⁰, da T under en svag NNØ.-lig brise med regndis efter bestikket befandt sig ud for Lild Strand, loddedes 9—10 fv. vand, hvorefter kursen ændredes til VSV. Kl. ca. 06³⁰ tog fartøjet grunden på Bragerne og blev stående. T. kom senere flot ved egen hjælp, tilsyneladende kun lettere beskadiget.

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

56. Ff. VITTOV af Sassnitz, 37 B. R. T. På rejse fra Neksø til Sassnitz med fisk.

Grundstødt d. $\frac{26}{5}$ 56 ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{5}$ 56.

Kl. 23³⁰ grundstødte V. under rolige vejrforhold på Salthammerrev ved Snogebæk. D. $\frac{27}{5}$ kl. 19³⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

57. M/S HOCHMEISTER af Flensburg, 593 B. R. T. På rejse fra Grimsby til Horsens med koks,

Grundstødt d. $\frac{28}{5}$ 56 ved Fænøs S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{30}{5}$ 56.

Kl. 23⁴⁰ tog H. under en S.-lig vind grunden ved Fænø fyr og blev stående. D. $\frac{31}{5}$ kl. 03³⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

58. M/S GILA af Egersund, 150 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Stralsund til Kolding med byg.

Grundstødt d. $\frac{29}{5}$ 56 ved Fænø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{29}{5}$ 56. Søforklaring i Kolding d. $\frac{31}{5}$ 56.

Kl. 01⁰⁶ passerede G. den røde 3-kost N. for Baagø. Strømmen var hård N.-gående. Kl. 02¹⁵ blev det tåge, og farten mindskedes. Kl. 02²⁰ sattes motoren på ganske langsomt frem, og der loddedes 34 m vand. Kl. 02²⁵, da tågen var blevet tæt, loddedes 31 m vand. Kl. 02³⁰ sås pludselig et bundgarnsstade ret for. Roret lagdes hårdt stb., og motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden ved S.-spidsen af Fænø ret ud for fyret og blev stående. D. $\frac{30}{5}$ kl. ca. 06⁴⁰ kom G. flot.

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

59. SM. MAJA af Hamburg, 152 B. R. T. Bygget 1917. På rejse fra Rønne til Glückstadt med sten.

Grundstødt d. $\frac{4}{6}$ 56 ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{6}$ 56.

Kl. 05⁰⁰ tog M. under en svag SØ.-lig brise med V.-gående strøm grunden SØ. for Sortsø lossebro og blev stående. D. $\frac{5}{6}$ kom skibet flot ved fremmed hjælp efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

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

Grundstødt d. $\frac{4}{6}$ 56 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{4}{6}$ 56. Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{6}{6}$ 56.

Kl. 09³⁰, da V. under en jævn SØ.-lig brise med V.-gående strøm var under indsejling til Stubbekøbing havn, blev roret beordret bb. Skibet lystrede imidlertid ikke roret, men drejede til stb. Motoren blev straks kastet bak, men umiddelbart efter tog V. grunden på V.-siden af havneindløbet og blev stående. En undersøgelse viste, at rorkæden var sprunget af ledeskiverne Kl. 22¹⁵ kom V. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

61. SM. KAREN af Ålborg, 77 B. R. T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra Gøteborg til Menstad i ballast.

Grundstødt d. $\frac{12}{6}$ 56 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. $\frac{22}{6}$ 56.

Kl. ca. 12⁰⁰, da K. netop havde passeret gennem broen ved Porsgrund, blev et fyr på et skær fejlagtigt holdt om bb. Kort efter tog skibet grunden på skæret og blev stående. Kl. ca. 19⁰⁰ blev skibet bragt flot af 2 slæbebåde. K. havde tilsyneladende ikke taget skade ved grundstødningen.

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

62. M/S CHARLOTTE MÆRSK af Fredericia, 8867 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Amuay Bay til København med olie.

Grundstødt d. $\frac{17}{6}$ 56 i Sundet.

Søforklaring i København d. $\frac{18}{6}$ 56.

Kl. 00²⁶ passerede C.M. under en svag S.-lig brise med stærk S.-gående strøm og klart vejr Kronborg i $\frac{1}{2}$ sm. afstand. Der styredes rv. 181°. Farten var ca. 12,5 knob. Kl. 00³², ca. 2 minutter efter at skibet var kommet ind i den røde vinkel fra Kronborg fyr, ændredes kursen til rv. 185°, kl. 00³⁵ til 190° rv. og kl. 00⁴⁰ til 220° rv. Umiddelbart efter tog skibet grunden på Disken og blev stående. Skibet er senere kommet flot.

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

63. M/S ALFRED HINSCH af Hamburg, 115 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Åbenrå med solsikkefrø.

Grundstødt d. $\frac{25}{6}$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Åbenrå d. $\frac{28}{6}$ 56.

Kl. 05³⁵ passerede A.H. under en jævn NV.-lig brise lysspirtønden på 55°03'3 N. 9°36'5 Ø. kommende fra Als Fjord, hvorefter der måtte fortsættes på kursen af hensyn til drivnetsfiskere om bb. Kort efter skulle kursen ændres bb. over, men roret virkede ikke. Motoren sattes på langsomt, og en undersøgelse af rorledningen iværksattes. Kort efter tog skibet grunden $1\frac{1}{2}$ sm. SV. for Starbækgrund og blev stående. Undersøgelsen viste nu, at der sad en fiskebøjle fastklemt mellem roret og agterstævnen. Kl. ca. 22⁰⁰ kom A.H. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

64. SM. NORIK af Hernøsand, 370 B. R. T. Bygget 1919 af træ. På rejse fra Korsør til Gotland i ballast.

Grundstødt d. $\frac{26}{6}$ 56 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $\frac{27}{6}$ 56.

Kl. 23⁰⁰ grundstødte N. i sigtbart vejr under en SV.-lig brise med Ø.-gående strøm på Bredemands Hage i Grønsund. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.
Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

65. Ff. HERA af Øster Hurup, 8 B. R. T. bygget 1922. På fiskeri i Kattegat.

Grundstødt d. 19/4 56 ved Jyllands Ø.-kyst; *brand ombord; forlist.*

Søforklaring og søforhør i Hadsund d. 21/4 56.

Kl. ca. 06³⁰, da H. i stille vejr fiskede ud for Knarremov, ca. 3 km N. for Øster Hurup, tog fartøjet grunden mellem 1. og 2. revle. Under forsøg på at komme flot opstod der ild i udstødsledningen. Ilden brændte hurtigt ud, men kort efter at H. var kommet flot, opdagedes ild i motorrummet. Det forsøgtes at slukke branden, men uden resultat, hvorefter fartøjet sattes på grund. Føreren blev bjerget af et tililende fiskefartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en olieansamling i lyddæmperen er blevet antændt ved overbelastning af motoren.

66. S/S BEYKOZ af Istanbul, 2858 B. R. T. På rejse fra Leningrad til Ålevik.

Grundstødt d. 30/6 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 2/7 56.

Kl. 07²⁵ grundstødte B. under en frisk VNV.-lig brise ca. 50 m N. for den røde 1-kost på Laursrev udfor Frederikshavn og blev stående. D. 2/7 kom skibet flot ved hjælp af bjærgningsdampere efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være flytning af farvandsafmærkning.

67. M/S ERKALIN af Groningen, 294 B. R. T. På rejse fra Antwerpen til Ålborg med foderstoffer.

Grundstødt d. 6/7 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 7/7 56.

Kl. ca. 13⁰⁰ tog E. under en frisk brise grunden på Draget og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strøm.

68. SM. HULDA WAL af Køge, 189 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Szczecin til Korsør med kul.

Grundstødt d. 6/7 56 i Grønsund.

Søforklaring i Korsør d. 9/7 56.

Kl. ca. 01⁰⁰, da H.W. i byget vejr styrede op i den hvide vinkel i Borgsted fyr, gik føreren under dæk, idet han overlod vagten til bedstemanden med ordre om at varske, hvis vejret blev usigtbart. Kl. ca. 01¹⁵ tog skibet grunden under Borgsted fyr og blev stående. H.W. kom senere flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen kunne have været undgået, såfremt føreren var forblevet på dækket, indtil det snævre og vanskelige farvand var passeret.

69. SM. LEONIE af Gråsten, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Stralsund til Åbenrå med briketter.

Grundstødt d. 6/7 56 ved Lyø.

Søforhør i Åbenrå d. 9/7 56.

Kl. 03⁴⁵ lettede L. fra en ankerplads ved Lyø, og der styredes under en let SV.-lig brise mod en stage, der antoges at være Lyø Trille røde 1-kost. Kl. 04⁰⁰ tog skibet grunden på Lyø Trille og blev stående. D. 7/7 kl. 21³⁰ kom L. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Lyø Trille røde 1-kost ikke var på plads.

70. Lystfartøj SWELL II af Stockholm, 3 B. R. T. På rejse fra Cuxhaven til Delfzijl.

Grundstødt d. 6/7 56 ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 7/7 56.

Kl. 12⁰⁰ grundstødte S.II under en hård NV.-lig kuling med diset vejr på Langjord S. for Sønderho. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

71. M/S VERITAS af Wollin, 75 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Nykøbing F. med hvede.

Grundstødt d. 9/7 56 i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 12/7 56.

Kl. 14⁰⁰ grundstødte V. i roligt vejr på Skelle Rev Ø. for Femø. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

72. Ff. DANNEBROG af Hvide Sande, 25 B. R. T. Bygget 1920 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hvide Sande med fisk.

Grundstødt d. $10/7$ 56 ved Jyllands V.-kyst; *forlist*.

Forlisanmeldelse dat. Hvide Sande d. $30/7$ 56. Søforhør i Ringkøbing d. $4/9$ 56.

Kl. ca. 21^{30} , da D. under en let NV.-lig brise med udgående strøm befandt sig ca. 50 m fra den V.-lige ende af den N.-lige dækmole ved indsejlingen til Hvide Sande, tog skibet grunden. D. bakkedes fri, men tog kort efter påny grunden i den S.-lige side af indsejlingen. Da skibet var blevet læk, og motoren hurtigt stoppede på grund af indtrængende vand, afgaves nødsignal, og kl. ca. 22^{30} blev besætningen — 3 mand — taget om bord i redningsbåden fra Hvide Sande. D. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes lavvande.

73. SM. TAURUS af Svaneke, 232 B. R. T. Bygget 1947 af fyr og stål. På rejse fra Stettin til Nakskov med koks.

Grundstødt d. $18/7$ 56 i Nakskov Fjord.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. $6/10$ 56.

Kl. ca. 08^{15} , da T. under en svag V.-lig brise med svag indgående strøm befandt sig S. for Søndernæs på Enehøj, opdagedes det, at skibet befandt sig N. for den rød- og hvidstribede stage med 1 opadvendt kost over 1 halmvisk ved det gamle sejlløbs udmunding i den gravede rende. Roret blev lagt hårdt stb., og maskinen beordret bak, men straks efter tog T. grunden SV. for Enehøje og blev stående. M. er senere kommet flot ved hjælp af en bugserbåd efter lægtring af ca. 40 tons af dækslasten.

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

74. M/S BERNINA af Rotterdam, 427 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Bandholm med stykgods.

Grundstødt d. $22/7$ 56 i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $25/7$ 56.

Kl. 15^{50} grundstødte B. under en frisk VNV.-lig brise med N.-gående strøm ved V.-siden af Avernakke Hage SØ. for Fejø. D. $25/7$ kom skibet flot, efter at 100 ts. af ladningen var blevet lægtret.

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

75. SM. DAGNY af Hernösand, 257 B. R. T. Bygget 1903 af træ. På rejse fra København til Fakse Ladeplads i ballast.

Grundstødt d. $24/7$ 56 ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/7$ 56.

Kl. 05^{00} grundstødte D. under en let NV.-lig brise i Kalveboderne udfor fiskerihavnen. Kl. ca. 09^{00} kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorkæden havde sat sig fast.

76. M/S MARTA af Sibbo, 494 B. R. T. Bygget 1879 af jern. På rejse fra Kramfors til Næstved med papirmasse.

Grundstødt d. $31/7$ 56 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $1/8$ 56.

Kl. 02^{01} grundstødte M. under en SV.-lig kuling med hård indgående strøm NV. for den røde lystønde i den gravede rende i Hestehoved Dyb. D. $1/8$ kl. 02^{00} kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

77. Lystfartøj TRAMP II af Niendorf, 9 B. R. T. På rejse fra Anholt til Nyborg.

Strandet d. $31/7$ 56 ved Sjællands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $31/7$ 56. Søforhør i Nykøbing S. d. $1/8$ 56.

Kl. ca. 00^{00} opankredes T. II, der havde motorskade, under en hård SV.-lig kuling NØ. for Sejerø ca. 2 sm. fra kysten i ca. 8 m vand for 2 ankre med ca. 30 m kæde. Ankrene holdt imidlertid ikke, og fartøjet gik i drift NØ.-efter. Kl. ca. 04^{00} strandede fartøjet på SV.-siden af Sjællands Odde ca. 4 km fra Gniben. D. $3/8$ kom T. II flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj og blev slæbt ind til Odden havn.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes vejrforholdene.

78. SM. VESTA af Ålborg, 135 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Wismar til Skive med kali.

Grundstødt d. $2/8$ 56 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. $7/8$ 56.

Kl. 06^{25} passerede V. under en let SSV.-lig brise med dis den hvide 1-kost ved den V.-lige

ende af Skulshage om bb. og fortsatte med langsom fart sejladsen mod to stager, der sås i SV.-lig retning, og som antoges at være de røde 1-koste på S.-siden af Nordmandshage, men som senere viste sig at være to stager på grunden S. for Hagedyb. Det opdagedes nu, at kursen var ca. $2\frac{1}{2}$ str. for S.-lig, hvorfor maskinen blev beordret fuld kraft bak, men i det samme tog skibet grunden på S.-siden af Hagedyb og blev stående. Kl. 19³⁰ kom V. flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at nogle fiskestager er blevet forvekslet med farvandsafmærkningen.

79. SM. HAABET af Nørresundby, 74 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Heröen til Nysted med salpeter.

Grundstødt d. $\frac{3}{8}$ 56 ved Læsø.

Strandingsindberetning dat. $\frac{5}{8}$ 56. Søforklaring og søforhør i Nysted d. $\frac{8}{8}$ 56.

Kl. 01¹⁵ passerede H. i stille og klart vejr Hirsholm fyr i en afstand af 3 sm., hvorefter føreren gik under dæk og overlod vagten til dæksdrengen, som fik ordre om at styre S.³/₄V. og iøvrigt varsko, såfremt der kom lys i sigte. Kl. 03⁰⁰ tog skibet grunden på Læsø NV.-rev og blev stående. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjærgningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den af føreren opgivne kurs ikke blev holdt.

80. M/S HONDROG af Delfzijl, 227 B. R. T. På rejse fra Hoganäs til Horsens i ballast.

Grundstødt d. $\frac{14}{8}$ 56 ved Fyns N.-kyst; *sprunget læk; sunket; 5 omkomne.*

Politirapport dat. $\frac{14}{8}$ 56.

Strandingsindberetning dat. $\frac{16}{8}$ 56.

Kl. ca. 01⁰⁰ tog H. under en S.-lig kuling grunden på Lillegrund ved Fyns Hoved og blev læk. Da skibet tog meget vand ind, udsendtes nødsignal, og kl. 02¹⁰ — da skibet var krænget helt over på stb. side og var ved at synke — gik besætningen, 7 mand, i redningsbåden, der imidlertid straks fyldtes med vand og kæntrade. Kl. 08¹⁵ fandt et bjærgningsfartøj to overlevende ved den kæntrade redningsbåd. H. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

81. M/S KONSUL SARTORI af Kiel, 995 B. R. T. Bygget 1950. På rejse fra Herøy til Vejle.

Grundstødt d. $\frac{16}{8}$ 56 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. $\frac{17}{8}$ 56.

D. $\frac{15}{8}$ kl. 23⁵⁰ passerede K.S. under en stiv SV.-lig kuling Kattegat SW. fyrskib, hvorfra der fortsattes S.-over i rute 28. D. $\frac{16}{8}$ kl. 01¹⁵ passeredes lysspirtønden pkt. 20 og kl. 01²⁵, da lys- og klokkeønden pkt. 19 ikke sås, ændredes kursen til rv. 284°. Kl. 01³⁶ tog skibet grunden på Falske Bolsax, men kom straks flot og fortsatte sejladsen til Vejle, hvortil det ankom kl. 06¹⁰. Ved grundstødningen blev K.S. læk i bundtankene.

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

82. S/S TORAFIRE af Arendal, 839 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra East Greenwich til Odense med koks.

Grundstødt d. $\frac{17}{8}$ 56 ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{20}{8}$ 56. Søforklaring og søforhør i Odense d. $\frac{22}{8}$ 56.

Kl. 05¹⁰ grundstødte T. under en let V.-lig brise med V.-gående strøm på Lillegrund. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjærgningsdampere efter lægtring af ca. 90 t af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

83. M/S SØLVØY af Haugesund, 178 B. R. T. Bygget 1919 af træ. På rejse fra Bergen til Stockholm med sild i tønder.

Grundstødt d. $\frac{21}{8}$ 56 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $\frac{21}{8}$ 56.

Kl. ca. 03⁰⁰ grundstødte S. under en NV.-lig brise med diset vejr og S.-gående strøm ca. 100 m N. for Rasmus Møller røde 1.-kost. Kl. ca. 22¹⁵ kom skibet flot ved hjælp af et bjærgningsfartøj efter lægtring af en del af ladningen.

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

84. S/S HARBURG af Hamburg, 796 B. R. T. På rejse fra København til Wismar i ballast.

Grundstødt d. $\frac{22}{8}$ 56 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $\frac{23}{8}$ 56.

Kl. ca. 23⁰⁰ grundstødte H. i klart vejr på V.-siden af Middelgrunden. D. 23/8 kl. ca. 04⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen opgives at være fejlagtig navigering.

85. S/S ALEXANDRA af Esbjerg, 1469 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Esbjerg til Grimsby med landbrugsprodukter.

Grundstødt d. 24/8 56 ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 31/8 56.

Kl. 22⁵⁵ passerede A. med maskinen gående halv kraft frem Sandodden N. lystønde. Det blæste en svag SSV.-lig brise med støvregn. Kl. 23⁰⁰ tog skibet grunden tæt Ø. for 3-kosten ved Fovrefeld og blev stående. D. 25/8 kl. 00³⁰, da det var blevet højvande, kom skibet flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den omstændighed, at trafikhavens vinkelfyr ikke blev set i tide.

86. SM. ZEUS af Grundsund, 94 B. R. T. Bygget 1905 af eg og fyr. På rejse fra Fakse Ladeplads til København i ballast.

Grundstødt d. 25/8 56 ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27/8 56.

Kl. 22¹³ grundstødte Z. under en frisk V.-lig vind med S.-gående strøm og regntykning ca. 1 sm. S. for Dragørfortet. Z. er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

87. SM. DYBVIK af Fejø, 100 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Hadsund til Stralsund.

Grundstødt d. 28/8 56 ved Vejrø.

Søforklaring i Kalundborg d. 4/9 56.

Kl. ca. 05³⁰ ankrede D. under en stærk til orkanagtig SØ.-lig storm med byger ud for Vejrø. Ca. 1/2 time senere tog skibet grunden ved Vejrø med agterstævnen, hvorved rorstamme og skruerblade bøjedes, og hælen knækkede. Kl. ca. 14⁰⁰ kom D. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

88. M/S UWE URSULA af Hamburg, 199 B. R. T. Bygget 1935. På rejse fra Hamburg til Skive og Struer med milokorn.

Grundstødt d. 28/8 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 28/8 56.

Kl. 06⁰⁰ grundstødte U. U. under en NØ.-lig storm Ø. for Dynen, S. for Fruens Holm. D. 29/8 kl. 15⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bugserbåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

89. SM. JØRGEN RING af Svendborg, 99 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På rejse fra Svendborg til Egersund i ballast.

Grundstødt d. 6/9 56 ved Als SØ.-kyst

Strandingsindberetning dat. 8/9 56. Søforklaring og søforhør i Gråsten d. 10/9 56.

Kl. 18¹² passerede J. R. under en svag S.-lig luftning med regn og N.-gående strøm den røde 1-kost N. for Skjoldnæs fyr. Kl. 18²⁰ havdes Skjoldnæs fyr tværs i ca. 1 sm. afstand, hvorefter der styredes S.t.V.^{3/4}V. mod den røde klokketønde med 1 opadvendt kost på Pøls Rev. Samtidig blev vejret usigtbart på grund af svær regndis, hvorfor der mindsledes fart. Kl. 20⁰⁵ loddedes uden at få bund. Kl. ca. 20¹⁵ tog skibet grunden på Pøls Rev og blev stående. Ved grundstødningen blev stråkekølen lettere beskadiget. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

90. SM. KNUD ERIK af Nykøbing F., 74 B. R. T. Bygget af stål og fyr. På rejse fra Korsør til Stralsund i ballast.

Grundstødt d. 7/9 56 ved Femø.

Søforhør i Maribo d. 8/9 56.

Kl. ca. 01⁰⁰, da K. E. under en jævn SSV.-lig brise med stærk regn havde passeret Vejrø fyr og styrede i dette fyrs hvide vinkel, som havdes ret agter, overtog føreren navigeringen. Kl. ca. 03⁰⁰ tog skibet grunden på SV.-siden af Femø Sletterrev og blev stående. Om aftenen kom skibet flot ved fremmed hjælp efter overbordkastning af en del af ballasten.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at skibets fører var stærkt beruset.

91. SM. ERNA af Ulebergshamn, 100 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Hennebostrand til Nykøbing F. med sten.

Grundstødt d. $11/9$ 56 ved Lollands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $12/9$ 56.

Kl. 10^{15} grundstødte E. under en SØ.-lig brise på Vigsø Skal. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

92. Ff. W. G. MARSHALL af Våg, 112 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra Sand til Thorshavn med tomme tønder.

Grundstødt d. $19/9$ 56 ved Sandøs V.-kyst, Færøerne; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Sand d. $20/9$ 56.

Kl. 09^{00} afsejlede W.G.M. fra Sand under tæt tåge med nedsat fart. Efter at have passeret Salthøvda styredes N. $3/4$ V. langs V.-siden af Sandø med ekkoloddet gående. Der loddedes 25—30 fv. vand. Kl. 10^{25} blev kursen ændret mod land for at få landkending, og farten nedsattes yderligere. Kort efter sås brænding om stb., og kursen ændredes bb.-over, men kl. 10^{40} tog fartøjet grunden på et undersøisk skær, der ikke var afmærket i søkortet, ca. $1/4$ sm. fra land ved Sandøs N.-pynt og blev læk. W.G.M. kom straks efter flot ved egen hjælp, men da vandet steg hurtigt i fartøjet, sattes redningsbådene i vandet, og der tilkaldtes hjælp pr. radiotelefon. Efter ca. $1/2$ times forløb forlod de ombordværende — 15 mand — W.G.M., der nu flød på lasten, og gik i bådene. Ca. 1 time senere blev W.G.M. taget på slæb af tililende fartøjer. Kl. 14^{45} sank W.G.M. ca. $2\frac{1}{2}$ sm. V. for Koltursund på ca. 70 m vand.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

93. Trawler FENIKS af Gdynia, 328 B. R. T. På rejse fra North Shields til Gdynia med saltede fisk.

Grundstødt d. $20/9$ 56 ved Saltholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $20/9$ 56.

Kl. 05^{20} grundstødte F. under en S.-lig brise med regn og N.-gående strøm på Smågrundene. Kl. 08^{10} kom trawleren flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

94. Ff. TERNEN af Frederikshavn, 27 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Lemvig til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. $23/9$ 56 i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $28/9$ 56. Søforklaring i Lemvig d. $15/10$ 56.

D. $23/9$ grundstødte T. i Sælhundeholm Løb ved Thyborøn Kanal. Fartøjet er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen fik T. en del bundskade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

95. M/S BEJA af Delfzijl, 400 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Skive med superfosfat.

Grundstødt d. $25/9$ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $25/9$ 56.

Kl. 06^{45} grundstødte B. under en svag brise på Rindgrunden. Skibet er senere kommet flot efter lægtring af en del af ladningen.

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

96. SM. CARL JENSEN af Kiel, 98 B. R. T. På rejse fra Neustad til Wilhelmshafen med ammunitionsaffald.

Grundstødt d. $4/10$ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. $10/10$ 56.

Kl. 22^{00} grundstødte C. J. under en frisk NV.-lig brise med V.-gående strøm på Aggertangens S.-spids. D. $8/10$ kl. 15^{00} kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at ankerkæden sprang under forsøg på at opankre skibet.

97. M/S MARIA NUMSSEN af Hamburg, 496 B. R. T. På rejse fra Norge til Svendborg med Salpeter.

Grundstødt d. $4/10$ 56 i Storebælt.

Strandingsindberetning dat. $4/10$ 56.

Kl. 01^{30} grundstødte M.N. under en frisk SV.-lig brise med klart vejr og N.-gående strøm på Vresen. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper efter lægtring af en del af ladningen.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

98. M/S MOJENHÖRN af Hamburg, 122 B. R. T. På rejse fra Kalundborg til Hamburg med kiselaske.

Grundstødt d. $4/_{10}$ 56 ved Fyns S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $4/_{10}$ 56.

Kl. 07⁰⁰ grundstødte M. under en V.-lig brise med klart vejr og Ø.-gående strøm på Mosegrunden. D. $5/_{10}$ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

99. SM. KLARA MARIE af Rønne, 35 B. R. T. Bygget 1884 af eg og fyr. På rejse fra Neksø til Stralsund med sild.

Grundstødt d. $14/_{10}$ 56 ved Bornholms S.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Neksø d. $16/_{10}$ 56.

Kl. 16¹⁰, da K. M. under en let VNV.-lig brise havde fyrene på Dueodde overet, sattes loggen, der var stillet på 0, og der styredes dv. V.t.S. $1/2$ S. Kl. 16²⁰ gik føreren under dæk og overlod roret og vagten til bedstemanden. Kl. 17¹⁰ tog skibet grunden ved Dueodde fyr. Loggen stod da på 7. Det viste sig, at bedstemanden havde surret og forladt roret, og at han det sidste kvarter før grundstødningen ikke havde holdt sejladsen under kontrol. Ca. 2 timer senere kom K. M. flot ved egen hjælp og sejlede mod Neksø, men kort efter gik motoren i stå på grund af indtrængende søvand. Kl. ca. 20¹⁵ blev skibet taget under bugsering af tililende fiskefartøjer, der kl. ca. 22⁰⁰ bragte K. M. ind til Neksø.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden surrede roret og undlod at holde sejladsen under kontrol.

100. M/S MEMEL af Bremen, 175 B. R. T. På rejse fra Odense til Nakskov i ballast.

Grundstødt d. $15/_{10}$ 56 i Nakskov havn.

Strandingsindberetning dat. $16/_{10}$ 56.

Kl. 23¹⁰ grundstødte M. i stille vejr i Nakskov havn. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

101. SM. MANØ af Lohals, 69 B. R. T. Bygget 1913 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Haderslev med stennemel.

Grundstødt d. $18/_{10}$ 56 i Svendborgsund.

Søforklaring i Haderslev d. $20/_{10}$ 56.

Kl. ca. 08⁰⁰, da M. i stille vejr befandt sig ud for Drejsodde, blev det tåge, og farten blev nedsat. Kort efter forandredes kursen, der havde været N. $1/4$ V., 2 str. til stb., motoren blev slået fra, og umiddelbart efter ankredes for stb. anker. Ca. 15 minutter senere lettede tågen, og ankeret blev lettet, men det viste sig nu, at skibet stod på grund. Kl. 16¹⁵ kom M. flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade ved grundstødningen.

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

102. M/S AFRICAN REEFER af Esbjerg, 1862 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Porto Alegre til Montevideo.

Grundstødt d. $21/_{10}$ 56 ved Sydamerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i Montevideo d. $29/_{10}$ 56.

Kl. 05³⁰ lettede A. R., der havde lods om bord, fra en ankerplads ved Feitoria bank under en stiv SØ.-lig kuling med regn og moderat sø, og fortsatte efter lodsens anvisninger gennem sejlløbet ved Feitoria øen, hvis anduvningsbøje blev passeret kl. 05³³. Kl. 06⁰² blev maskinen beordret halv kraft frem under passagen af en muddermaskine. Da skibet herunder mistede styringen, blev maskinen kl. 06⁰⁷ beordret fuld kraft frem, uden at det dog lykkedes at få rettet skibet op. Kl. 06⁰⁸ blev maskinen beordret stoppet, samtidig med at man lod bb.s anker gå, men kl. 06¹⁰ tog A.R. grunden på løbets stb. side. D. $23/_{10}$ kl. 18⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp efter lægtring af en del af bunkerolien.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

103. M/S REGINA af Haren/Ems, 157 B. R.T. På rejse fra Krefeld-Uedingen til Randers med soyaskrå.

Grundstødt d. $21/_{10}$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $24/_{10}$ 56.

Kl. 18³⁰ grundstødte R. under en SV.-lig kuling på Kirkegrunden ved indsejlingen til Randers Fjord. D. $24/_{10}$ kl. 11⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

104. M/S PALMYRA af Hamburg, 146 B. R. T. På rejse fra Stralsund til Århus med briketter.

Grundstødt d. $24/_{10}$ 56 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $25/_{10}$ 56.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte P. under en frisk VSV.-lig brise i Porrebugten. D. $25/_{10}$ kl. 13³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være diset vejr.

105. Ff. RANDI af Hasle, 16 B. R. T. Bygget 1953 af eg. På rejse fra Hasle til fiskeplads i Østersøen.

Grundstødt d. $26/_{10}$ 56 ved Bornholms NØ.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $27/_{10}$ 56. Søforklaring og søforhør i Rønne d. $6/_{11}$ 56.

Kl. ca. 23³⁰, da R. i stille, klart vejr havde passeret Hammerodde fyr i ca. $1/4$ sm. afstand, gik føreren, der var alene på dækket, efter at have surret roret og overbevist sig om, at fartøjet lå støt på kursen dv. ØSØ., ned i motorrummet for at smøre motoren. Kl. 23⁴⁰, mens føreren endnu opholdt sig i motorrummet, tog R. grunden på et skær ca. 1 sm. SØ for Hammerodde fyr og blev stående. Fartøjet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

106. M/S REGINA af Haren/Ems, 157 B. R. T. På rejse fra Århus til Frankfurt a.M. med byg.

Grundstødt d. $27/_{10}$ 56 ved Sprogø.

Strandingsindberetning dat. $30/_{10}$ 56. Søforklaring og søforhør i Korsør d. $7/_{11}$ 56.

Kl. 20²⁰ passerede R. under en NØ.-lig kuling lystønden på $55^{\circ}30'6N$. $10^{\circ}52'5$ Ø. (pkt. 16 i rute 28), hvorefter der styredes 130° dv. Kl. 22⁰⁰ ændredes kursen til 180° dv., og samtidig sås et fyr, der senere identificeredes som Sprogø fyr, om stb. Kl. 22¹⁰ tog R. grunden på Sprogø Ø.-rev. Ved bakmanøvre kom skibet atter flot, men herunder tog det påny grunden og blev stående ca. 100 m fra land. D. $31/_{10}$ kl. 22¹⁵ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Sprogø fyr er antaget for Halskov Rev fyrskib.

107. M/S HARRY af Groningen, 420 B. R. T. På rejse fra Holbæk til Åbenrå med solsikkeskrå.

Grundstødt d. $28/_{10}$ 56 ved Fyns V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $28/_{10}$ 56.

Kl. 06³⁵ grundstødte H. på Asnæs Rev. D. $29/_{10}$ kl. 19⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at man overså den hvide vinkel i Tvingsbjerg fyr.

108. M/S RITORNEL af Groningen, 199 B. R. T. På rejse fra Skoghall til Delfzijl med træ.

Grundstødt d. $31/_{10}$ 56 ved Anholt.

Strandingsindberetning dat. $1/_{11}$ 56. Søforklaring i Grenå d. $2/_{11}$ 56.

Kl. 01⁴⁵ passerede R. under en let NØ.-lig brise i meget diset vejr med S.-gående strøm Anholt N. fyrskib, hvorefter sejladsen fortsattes i rute 38. Kl. 02³⁰ tog R. grunden på Anholt NV.-rev. D. $1/_{11}$ kl. 09³⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

109. M/S INGE af Rendsburg, 169 B. R. T. På rejse fra Rønne til Hamburg med sten.

Grundstødt d. $2/_{11}$ 56 i Grønsund.

Strandingsindberetning dat. $3/_{11}$ 56.

Kl. ca. 13⁰⁰ grundstødte I. under en let NØ.-lig brise med hård strøm på Ny-Tolk. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

110. M/S CREMON af Dornbusch, 78 B. R. T. Bygget 1904 af jern. På rejse fra Hamburg til Bandholm med majs.

Grundstødt d. $5/_{11}$ 56 i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. $6/_{11}$ 56. Søforklaring i Maribo d. $7/_{11}$ 56.

Kl. 07³⁰ lettede C. under en stiv NV.-lig kuling med klart vejr og megen sø fra en ankerplads i Rågø Sund med kurs mod den hvide 2-kost på Avernakke Hage, der ikke sås. Da kosten kl. ca. 08⁰⁰ endnu ikke var kommet i sigte, vendtes rundt, men herunder tog skibet grunden på Avernakke Hage og blev stående. D. $6/_{11}$ kl. ca. 14⁰⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

111. M/S SEEMÖWE af Lübeck, 958 B. R. T. På rejse fra Riga til Reykjavik med cement

Grundstødt d. $19/_{11}$ 56 i Sundet.

Strandingsindberetning dat. $19/_{11}$ 56.

Under anløb af Redmolen for bunkring grundstødte S. kl. 01⁵⁸ under en let ØSØ.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm S. for Lynetteløbet. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

112. SM. SKANDIA af Marstal, 157 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Stettin til Åbenrå med kul.

Grundstødt d. $21/_{11}$ 56 ved Langelands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. $21/_{11}$ 56. Søforhør i Åbenrå d. $22/_{11}$ 56.

Kl. 01²⁰ passerede S. under en let SØ.-lig brise og S.-gående strøm Kjelsnor fyr i ca. $1\frac{1}{2}$ sm. afstand. Der styres mod Marstal S.-lige yderred. Kl. 04¹⁵ sås land forude, og umiddelbart efter tog S. grunden ca. $\frac{1}{2}$ sm. NV. for Ristinge Klint. D. $21/_{11}$ kl. 12¹⁵ kom S. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren har bedømt skibets position forkert.

113. M/S MONICA af Helsingfors, 349 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Mariehamn til Stralsund med props.

Grundstødt d. $25/_{11}$ 56 ved Bornholms Ø.-kyst.

Søforklaring i Neksø d. $28/_{11}$ 56.

Kl. 05³⁸, da M. under en stiv SV.-lig kuling med regn- og sneslud og Ø.-gående strøm ville søge læ på ankerpladsen udfor Neksø havn, kom skibet i en snebyge for nær land og tog grunden 2—300 m S. for havnen. D. $26/_{11}$ kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

114. M/S AMAZONE af Hamburg, 239 B. R. T. På rejse fra Emden til Køping med koks.

Grundstødt d. $29/_{11}$ 56 ved Masnedø.

Strandingsindberetning dat. $30/_{11}$ 56.

Kl. 23⁴⁵ grundstødte A. under en jævn N.-lig brise med V.-gående strøm ved Masnedø Kalv. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

115. SM. HIKA af Fåborg, 126 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

Grundstødt d. $30/_{11}$ 56 ved Tysklands N.-kyst; sprunget læk d. $11/_{12}$ 56 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring i Odense d. $18/_{12}$ 56.

Kl. ca. 17⁰⁰, da H. under en stiv NNØ.-lig kuling med sne befandt sig Ø. for Greifswalder Oie fyr, besluttedes det at gå til ankers ved Ruden. Kort efter, at H. havde passeret Veritas Grund og havde fået ledefyrene for renden ind til Ruden overet, kom skibet ind i en svær snebyge, hvorved ledefyrene tabtes af syne. Motoren sattes på langsomt frem, men kort efter tog H. grunden ca. 80 m fra renden og blev stående. Ved grundstødningen blev skibet læk. Den $2/_{12}$ kl. 03⁰⁰ kom H. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj og blev efter tætning slæbt ind til Stralsund. D. $9/_{12}$ kl. 13³⁰ afgik H. fra Stralsund. D. $10/_{12}$ lå skibet til ankers ved Barhöft. D. $11/_{12}$ da H. under en opfriskende kuling befandt sig ca. 20 sm. fra Dombusch, opdagedes det, at skibet var læk. Det besluttedes at søge læ under Møen, og H. blev senere af en fiskekutter bugseret til Fakse Ladeplads.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr, og at skibet har arbejdet sig læk i søen.

116. M/S KIRSTEN SKOU af København, 4153 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Tandjung Priok til Suez med hestebønner.

Grundstødt d. $30/_{11}$ 56 i Javahavet.

Søforklaring i Tandjung Priok d. $15/_{12}$ 56.

Kl. 18⁰⁰, da K.S. under en svag NØ.-lig brise med byget vejr befandt sig 2,2 sm. rv. 26° af Edam Island, ændredes kursen til rv. 300°, log 0. Kl. 18¹⁵ viste loggen 2,7 og kl. 18³⁰ 6,0. Da Payung fyr kl. 19¹⁷ endnu ikke var kommet i sigte, forsøgtes det ved hjælp af radar at bestemme skibets position. På radarskærmen observeredes da land tæt forude om stb. Maskinen blev straks beordret stoppet; men i samme øjeblik tog K.S. grunden ved Sikati Island. D. $12/_{12}$

kl. 04³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende agtpågivenhed samt undladelse af i tide at benytte de forhåndenværende navigeringsmidler til bestemmelse af skibets plads.

117. SM. LEA af Kalmar, 257 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra Norrköping til Nørresundby med papir.

Grundstødt d. ³⁰/₁₁ 56 på Hals Barre.

Strandingsindberetning dat. ³⁰/₁₁ 56.

Kl. 05³⁰ grundstødte L. under SØ.-lig vind med let diset vejr og Ø.-gående strøm på S.-kanten af Hals barre. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

118. M/S AXELHUS af Odense, 471 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse til Odense.

Grundstødt d. ⁴/₁₂ 56 på Odense Fjord.

Søforhør i Odense d. ²⁶/₂ 57.

Kl. 07⁴⁵ grundstødte A. i tåget vejr ved Roholm. Kl. 12²⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

119. SM. RENTALA af Aarhus, 169 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Svendborg til Malmø med roer.

Grundstødt d. ⁹/₁₂ 56 ved Møens Ø.-kyst.

Søforhør i Aarhus d. ¹⁷/₁₂ 56.

Kl. ca. 20⁵⁰, da R. under en SSV.-lig brise med diset vejr befandt sig ca. 2,4 sm. SØ. for Møens lyn fyr, overlod føreren vagten til kokken, idet denne fik ordre til at styre N. Kl. 20¹⁰ tog skibet grunden, hvorefter føreren straks kom tilstede og slog skruen fra. D. ¹⁰/₁₂ kom R. flot, efter at en del af ladningen var blevet kastet over bord.

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

120. M/S CARRARA af Rendsburg, 211 B. R. T. På rejse fra Bremen til Odense med stykgods.

Grundstødt d. ¹²/₁₂ 56 i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat ¹³/₁₂ 56.

Kl. 18³⁰ grundstødte C. under en hård kuling med regntykning og kraftig strøm på Harehage. D. ¹³/₁₂ kl. ca. 21⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

121. SM. LANGELANDS PAKET af Rudkøbing, 109 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

På rejse fra København til Rudkøbing med stykgods.

Grundstødt d. ¹⁴/₁₂ 56 i Smaalandsfarvandet.

Søforklaring i Rudkøbing d. ¹⁷/₁₂ 56.

Kl. 03³⁰ passerede L. P. under en SV.-lig kuling med kraftige byger den hvide halmprík N. for Søndre Stenkar, S. for Langø. Umiddelbart efter svigtede lyskasteren, og motoren stoppedes. Sigbarheden var meget ringe på grund af en kraftig regn- og haglbyge. Før lyskasteren kunne bringes i orden, tog L. P. grunden på Nordre Stenkar og blev stående. D. ¹⁵/₁₂ kl. 10⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at lyskasteren svigtede i forbindelse med den nedsatte sigtbarhed.

122. SM. KARNA af Ålborg, 100 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bog. På rejse fra Menstad til Struer med salpeter.

Grundstødt d. ¹⁹/₁₂ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ¹⁹/₁₂ 56.

Kl. 12⁰⁰ grundstødte K. under en SV.-lig brise med klart vejr og Ø.-gående strøm på Egense Hage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

122. M/S H. 1. KYVIG af Haugesund. På rejse fra Oslo til København i ballast.

Grundstødt d. ²⁰/₁₂ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. ²⁰/₁₂ 56.

Kl. ca. 09⁴⁵ grundstødte H. J. K. under en let VSV.-lig brise med tåge 1 sm. NNV. for Hirsholmene. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

124. SM. SVANEN af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg. På rejse fra Porsgrunn til Fredericia med salpeter.

Grundstødt d. $^{20}/_{12}$ 56 ved Fyns V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. $^{28}/_{12}$ 56.

D. $^{19}/_{12}$ kl. ca. 22⁵⁰ befandt S. sig i næsten stille, tåget vejr med NØ.-gående strøm N. for Æbelø. Med mindsket fart og under stadige lodskud fortsattes sejladsen mod Lillebælt. D. $^{20}/_{12}$ kl. 01¹⁰ tog S. grunden ved Strib Nordstrand og blev stående. Kl. 23⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

125. M/S HOLMUR af Sørvåg, 412 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På rejse fra Hovenäs til Gøteborg med sild i tønner.

Grundstødt d. $^{27}/_{12}$ 56 ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d. $^{16}/_{1}$ 57.

Kl. 18²⁵ afgang H. med lods om bord under en let SØ.-lig brise med klart vejr fra Hovenäs. Kl. 19⁰⁰ gav lodsens ordre til hårdt stb. ror, og umiddelbart efter tog H. grunden på Vocksten Skær og blev stående. D. $^{28}/_{12}$ kl. 10⁰⁴ kom H. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev køl og bundplader beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

126. Ff. CHR. BRINK af Frederikshavn, 11 B. R. T. Bygget 1901. På fiskeri i Kattegat.

Kollideret d. $^5/_1$ 56 i Kattegat; *sunket*.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{16}/_{1}$ 56.

Kl. ca. 08¹⁵, da C. B. var beskæftiget med trawlfiskeri SØ.t.Ø. for „Frederikshavn” lys- og fløjtetønde, sås agterude et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „FERDER” af Vesterø, nærme sig tilsyneladende med kurs ret mod C. B. Kort efter tørnede F. med stævnen mod C. B.s agterende, hvorved C. B. blev læk og begyndte at synke. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord i F.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 08¹⁰ under en svag V.-lig luftning med en sigtbarhed på ca. 1 sm. befandt sig ca. 3 sm. ØSØ. for „Frederikshavn” lys- og fløjtetønde styrende ØSØ. med en fart af ca. 7 knob, tørnede F. mod C. B., som ikke tidligere var set.

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

127. Ff. FERDER af Vesterø havn, Læsø, 37 B. R. T. Bygget 1936 af eg. På rejse fra Frederikshavn til fiskeplads i Læsø Rende..

Kollideret d. $^5/_1$ 56 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. $^{16}/_{1}$ 56.

Se nr. 126.

128. SM. HELGE af Odense, 99 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Fredericia til Herøya med kiselgur.

Kollideret d. $^7/_1$ 56 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring i Langesund d. $^9/_1$ 56.

Kl. ca. 07⁰⁰, da H. i tæt tåge lå stoppet ud for Langesund på kurs mv. SV.t. S., hørtes tværs om bb. en lang tone fra et andet skib, der senere viste sig at være S/S „KONG TRYGVE” af Oslo. Der afgaves 2 lange toner, og kort efter, da der påny hørtes en lang tone fra K.T., blev der atter afgivet 2 lange toner, hvorefter de 2 skibe med korte mellemrum udvekslede tågesignaler. Ca. 5 minutter senere hørtes 2 korte toner fra K. T., og i det samme sås skæret af dette skibs toplanterne, hvorefter stævnen kom til syne i ca. 15 m.s afstand. Få sekunder senere tørnede K. T. med voldsom kraft med stævnen mod H.s bb. side ud for maskinrummet, hvorved skibet blev læk, og maskinrummet vandfyldtes. H. blev derpå taget på slæb af K. T. mod Langesund. Ved middagstid overtoges bugseringen af en lodsbaad og en tilkaldt slæbebaad, og kl. 13³⁰ ankom H. til Langesund. Kl. ca. 16⁰⁰ sank H. ved kajen.

Anm. Søforklaring fra K. T. foreligger ikke.

129. Lægter SIF af København, 313 B. R. T. Bygget 1908 af jern. Til ankers på Korsør red

Påsejlet d. $^{12}/_{1}$ 56 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. $^{14}/_{1}$ 56.

Kl. 18³⁰, da S. under en let SØ.-lig brise med regnbyger og N.-gående strøm lå til ankers på 55°18'9" N. 11°03'7" Ø. (Korsør red), sås et skib, der senere viste sig at være M/Fg. „STOREBÆLT“ af Korsør, nærme sig V.-fra med kurs mod S. Der svingedes med håndlamper for at henlede færgens opmærksomhed på lægteren, men et øjeblik senere tørnede „STOREBÆLT“ med stævnen mod S.'s stb. låring, hvorved skanseklædningen og barkholtsrangen beskadigedes.

Af den af „STOREBÆLT“'s besætning afgivne forklaring fremgår, at da færgen, hvis radar var i gang, under en let SSØ.-lig brise med regndis og N.-gående strøm på rejse fra Nyborg til Korsør befandt sig mellem pkt. 4 i rute 28 b og pkt. 13 i rute 28, sås på radarskærmen et ekko fra en genstand, der befandt sig forude tæt om bb., og som antoges at være bøjen i pkt. 13, og forude ca. 3° om bb. sås endnu et ekko fra en genstand, der, da pejlingen ikke ændrede sig, antoges at være et modgående eller medgående skib, men som senere viste sig at være „SIF“. Kl. 18²⁴ passeredes pkt. 13. Der styredes 068°. Farten var ca. 12 knob. Kl. ca. 18²⁵ sås et hvidt lys forude om bb. Kl. 18²⁶ sås endnu et hvidt lys lidt om bb. og noget lavere end det først sete. Maskinen, der gik fuld kraft frem, blev stoppet og umiddelbart efter, da agterenden af et skibsskrog skimtedes, beordret fuld kraft bak samtidig med, at roret lagdes hårdt bb., men kl. 18²⁷ skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik færgen en indtrykning i stb. side af stævnen, og bovporten blev trykket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at „SIF“ lå opankret i den minestrøgne rute, dels at „STOREBÆLT“'s fører ved observationen af „SIF“ på radarskærmen ikke i tide iagttog fornødne forsigtighedsregler, f. eks. mindskelse af farten.

130. M/Fg. STOREBÆLT af Korsør, 2942 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med passagerer.

Kollideret d. 12/1 56 i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Korsør d. 14/1 56.

Se nr. 129.

131. Ff. HERKULES af Frederikshavn, 15 B. R. T.

Kollideret d. 13/1 56 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 20/1 56.

Kl. ca. 07¹⁰ afgik H. fra kajen ved Toldboden i Frederikshavn og sejlede gennem Vestre inderhavn mod udløbet med en fart af ca. 2 knob. Da H. havde passeret den S.-lige inderste tværmole, ændredes kursen lidt til stb. Samtidig sås forude lidt om bb. et skib, der tilsyneladende styrede tværs på H.s kurs, og som senere viste sig at være Stf. „THOR“ af Frederikshavn. Motoren sattes straks på fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod T.s stb. side, lidt foran for masten, hvorved T. blev noget beskadiget.

Af den af T. afgivne forklaring fremgår, at T. kl. ca. 07⁰⁰ afsejlede fra lystbådebroen i Østre inderhavn, hvorefter der med moderat fart sejlede gennem havnen mod hovedet på den S.-lige inderste tværmole, hvor T. skulle fortøjes. Da T. befandt sig midt mellem kulkajen og den gamle tværmole, sås om stb. lanterne fra et udgående fartøj, der senere viste sig at være H. T. fortsatte sejladsen, og da T. lå omtrent stille ca. en skibsbredde fra havnemolen på S.-lig kurs og var ved at føre trosse i land, blev fartøjet påsejlet af H. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes manglende agtpågivenhed i begge fartøjer.

132. Stf. THOR af Frederikshavn, 20 B. R. T.

Kollideret d. 13/1 56 i Frederikshavn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 20/1 56.

Se nr. 131.

133. M/S ESSO KØBENHAVN af København, 12062 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

På rejse fra Amsterdam til Aruba i ballast.

Kollideret d. 21/1 56 ved Ymuiden

Søforhør i København d. 5/3 56.

Kl. 23¹⁵ afsejlede E.K., der havde lods ombord, under en hård SV.-lig kuling fra slusen ved Ymuiden assisteret af en slæbebåd for og en agter. I en afstand af ca. 1 1/2 sm. sås det grønne sidelys fra et skib, der var for indgående, og som senere viste sig at være „ST. PIERRE“ af Dunkerque. Kort efter, da E.K. var kommet over i farvandets N.-lige side og sejlede med en fart af ca. 2—3 knob, forsvandt det grønne sidelys fra S.P., der syntes at drive over i farvandets N.-lige side, og det røde sidelys kom til syne. E.K.s motor beordredes fuld kraft bak, og begge ankre blev stukket i bund, men umiddelbart efter — kl. 23²² — tørnede E.K. med agterkant af bakkén mod S.P.s brohus i bb. side. Under manøvren for at få skibene klar af hinanden tørnede E.K. først med siden og derefter med skruen mod en duc d'albe. Ved kollisioner fremkom der en mindre indtrykning i E.K.s skibsside.

Anm. Søforklaring fra S.P. foreligger ikke.

134 M/S ELLEN MÆRSK af København, 4904 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

Påsejlet d. 23/1 56 i Yokohama.

Søforklaring i Yokohama d. 27/1 56.

Kl. ca. 15²⁰, da E.M. under en svag NØ.-lig luftning med sne lå fortøjet i bøje nr. 10 i Yokohamas havn, blev skibet passeret af japansk M/S „SAN RAMON MARU“. Da S.R.M.s agterende var ud for E.M.s bov, blev S.R.M.s maskine beordret bak, hvorved S.R.M.s agterende svingede ind mod E.M.s bov og beskadigede denne.

Anm. Søforklaring fra S.R.M. foreligger ikke.

135. Ff. ANNA MARIE af Skærbæk, 20 B. R. T. Bygget 1948. På rejse fra Åbenrå til fiskeplads i Østersøen.

Kollideret d. 24/1 56 i Åbenrå Fjord.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 1/2 56.

Kl. 07¹⁰, da A.M. under en jævn NNV.-lig brise med mørkt, men sigtbart vejr befandt sig ca. 1/2 sm. SSØ. for Skærrev i Sønderstrand fyrs klare vinkel, sejlede med en fart af ca. 7 knob, sås forude i kort afstand et fartøj, der senere viste sig at være Ff. „BETTY“ af Skærbæk, og som tilsyneladende ikke førte lanterner. Roret lagdes straks hårdt stb., og skruen kobledes fra, men umiddelbart efter tørnede A.M. med bb. bov mod B.s stb. låring. Ved kollisionen blev B. en del beskadiget.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå stoppet efter at have sat trawl ud, sås agterude toplyset og sidelanterne fra et modgående fartøj. Da fartøjet — A.M. — var i en afstand af 50—100 m, blev der fra B. svunget med hæk lanternen. A.M. fortsatte imidlertid sejladsen, og lidt senere skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til kollisionen.

136. Ff. BETTY af Skærbæk, 10 B. R. T. Bygget 1920. På fiskeri i Åbenrå Fjord.

Kollideret d. 24/1 56 i Åbenrå Fjord.

Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 1/2 56.

Se nr. 135.

137. Ff. HENRIETTE af Skagen, 16 B. R. T. Bygget 1936.

Kollideret d. 25/1 56 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 16/2 og 5/3 56.

Kl. ca. 06⁰⁰ passerede H. lys- og fløjtetønden Skagens Rev SE., hvorfra der styredes N. Ca. 10 minutter senere sås om stb. et indhentende skib på N.-lig kurs, der senere viste sig at være Ff. „JØRGEN LØTH“ af Skagen. Kl. ca. 06¹⁵, da J.L. havde indhentet H., ændrede dette skib pludselig kurs til NV. Roret lagdes hårdt bb., men et øjeblik efter tørnede J.L. med bb. side mod H.s stb. side midtskibs. Ved kollisionen fik H. lønningen flækket, 3 støtter knækket og en planke beskadiget.

Af den af J.L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. ca. 05⁵⁰ passerede Skagens Rev fyrs skib, hvorfra der styredes VNV. Strømmen var hård N.-gående. Kl. ca. 06¹⁰ sås H.s toplanterne og grønne sidelanterne ca. 5 str. om bb. i en afstand, der ansloges til ca. 1000 fv. Kl. ca. 06¹⁵, da der var overhængende fare for sammenstød, lagdes roret hårdt stb., men et øjeblik senere tørnede H. med stævnen mod J.L.s bov og umiddelbart efter med stb. side mod J.L.s bb. side. Ved kollisionen fik J.L. en ca. 2 1/2 tomme dyb indtrykning i bb. skandæk ca. 1 1/2 m agten for stævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibene hver for sig antog, at det andet skib havde vigepligt.

138. Ff. JØRGEN LØTH af Skagen, 50 B. R. T. Bygget 1953 af eg og bøg.

Kollideret d. 25/1 56 Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 25/1 og 5/3 56.

Se nr. 137.

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

Kollideret d. 6/2 56 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9/2 56. Søforhør i Esbjerg d. 11/6 56.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede B. fra Esbjerg. Da fartøjet befandt sig ca. 7 sm. fra Barren stoppede et medgående fiskefartøj „REX“ af Esbjerg, som befandt sig ca. 200 fv. foran for B. op. B.s skrue kobledes fra, men umiddelbart efter tørnede B. med stævnen mod R.s agterende, hvorved et bord i B.s stævn trykkes ind.

Anm. Årsagn til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

140. Ff. REX af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget af eg og bøg.

Kollideret d. $\frac{6}{2}$ 56 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{9}{2}$ 56.

Se nr. 139.

141. Isbryder MJØLNER af Helsingør, 515 B. R. T. Bygget 1890 af stål. På isbrydning i Kattegat.

Påsejlet d. $\frac{10}{2}$ 56 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{13}{2}$ 56.

Kl. 20⁵⁵, da M. brød rende for S/S „HANNE SKOU“ af København, der fulgte efter i 200—300 m afstand ved bøje 4 i rute 36, gik M. fast i isen. Der blev straks fra M. afgivet signaler til H.S. om at mindske fart, stoppe og bakke, men kort efter tørnede H.S. med stævnen mod M.s hæk i bb. side. Ved påsejlingen fik M. en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra H.S. foreligger ikke.

142. S/S ERIKSBERG af Kivik, 1486 B. R. T. Bygget 1890 af stål. På rejse fra Hålsingborg til København.

Påsejlet d. $\frac{13}{2}$ 56 i Sundet.

Søforklaring i København d. $\frac{23}{2}$ 56.

Kl. ca. 18⁴⁰, da „ERIKSBERG“, der havde lods ombord og var under bugsering af isbryderen „ELBJØRN“, befandt sig ud for Københavns havn, sprang slæbetrossen, hvorefter „ELBJØRN“ bakkede for at genoprette forbindelsen. „ELBJØRN“ stoppede nogle få meter fra „ERIKSBERG“, men bakkede umiddelbart efter igen og tørnede med agterstævnen mod „ERIKSBERG“'s bb. bov. Ved kollisionen fik „ERIKSBERG“ det bb. anker trykket ind.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes isforholdene.

143. M/S SIENA af København, 8854 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Kobe til Nagoya.

Kollideret d. $\frac{15}{2}$ 56 i Kii Channel.

Søforklaring i Yokohama d. $\frac{18}{2}$ 56.

Kl. ca. 03¹⁶, da S., der styrede rv. 117°, under en svag NØ.-lig brise i klart vejr befandt sig i Kii Channel, sås ca. $\frac{1}{2}$ str. om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der tilsyneladende lå tværs på S.s kurs med stoppet maskine. Afstanden til skibet, der senere viste sig at være japansk fiskefartøj „TK.2.341.“, var ifølge radarobservation 4,2 sm. Pejlingen forandrede sig langsomt bb. over. Da TK.2.341 var ca. 1 str. om bb. i en afstand af ca. 300 m, sås fartøjet gøre fart. Pejlingen forandrede sig nu hurtigt bb. over, men da fartøjet samtidig nærmede sig hurtigt, afgaves opmærksomhedssignal med fløjten. Da TK.2.341 var omtrent tværs, sås begge sidelys, og da sammenstød syntes uundgåelig, beordredes maskinen stoppet og roret hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede fartøjet med stævnen mod S.s bb. side ud for 5-lugen, hvorved der opstod 2 buler i skibssiden. TK. 2.341 mistede bovsprydet og fik stævnen lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra TK.2.341 foreligger ikke.

144. M/S MEONIA af København, 5267 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Rotterdam til Hamburg med stykgods.

Kollideret d. $\frac{23}{2}$ 56 i Nordsøen.

Søforhør i København d. $\frac{8}{3}$ 56.

Kl. ca. 03⁴⁵, da M. under en frisk Ø.-lig brise befandt sig i den minestrøgne rute Humber-Elbe styrende 121° rv. med en fart af ca. 12 knob, sås ca. $1\frac{1}{2}$ str. om stb. toplysene fra et modgående skib, der senere viste sig at være fransk M/S „SAINT PALAIS“. Kl. ca. 03⁵⁵ sås tillige S.P.s grønne sidelys. Kl. 03⁵⁹ passerede M. lystønden P.10 tæt om bb., og S.P. havdes da $2\frac{1}{4}$ str. om stb. Kl. 04⁰⁰ drejede S.P. stb. over og viste rødt. Afstanden mellem skibene var da ca. 1 sm. M.s ror blev lagt stb. og straks efter hårdt stb. S.P. drejede imidlertid til bb. og viste begge sidelysene og derefter alene det grønne sidelys. M.s maskine beordredes nu fuld kraft bak, men kort efter tørnede M. med stævnen mod S.P.s stb. side, hvorved begge skibe blev noget beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.P. foreligger ikke.

145. SM. BALLEN af Ålborg, 150 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Moss med kalk.

Kollideret d. $\frac{12}{3}$ 56 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. $\frac{20}{3}$ 56.

Kl. 06³⁰ lettede B. fra en ankerplads på 57°38'N. 10°39'Ø. Det blæste en svag Ø.-lig brise; vejret var tåget og sigtbarheden ca. 100 m. Der styredes NØ. under afgivelse af forskriftsmæssige tågesignaler; farten var ca. 3 knob. Kl. ca. 07²⁰ hørtes tågesignal forude om bb.

fra et skib, der senere viste sig at være M/S „VISTULA” af Frederikshavn, og skruen kobledes fra. Kort efter kom V. til syne ca. 4 str. om bb. med kurs mod B. B.s motor kastedes fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner. Fra V. hørtes to korte toner, men umiddelbart efter tørnede B med stævnen under en vinkel på ca. 45° mod V.s stb. bov, hvorved B.s stævn og stævnplader trykkes ind.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at V. kl. 07¹⁴ i stille vejr med tæt tåge passerede lystønden på 57°44'0 N. 10°41'5 Ø. Herfra styredes rv. 179°. Maskinen gik noget over halv kraft frem, og der blev afgivet forskriftsmæssige tågesignaler. Umiddelbart efter sås på radarskærmen ekko fra to skibe ca. 10° om stb. i en afstand af 5—6 sm. Kl. 07²⁷, da afstanden til skibene var 1,5—2 sm., mindskedes farten til langsomt frem. Kl. 07²⁹, da str. om stb. med kurs mod V. V.s motor 'beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 korte toner; men umiddelbart efter — kl. 07³¹ — skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik V. en indtrykning i boven.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

146. M/S VISTULA af Frederikshavn, 1383 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Oslo til Frederikshavn med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 12/3 56 i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 14/3 56.

Se nr. 145.

147. M/S SALLY MÆRSK af København, 9156 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Shimizu til Yokohama.

Kollideret d. 13/3 56 i Uraga Channel.

Søforhør i København d. 13/12 56.

Kl. 21⁵⁵, da S.M. under en svag V.-lig brise med klart vejr passerede Tsurugi Saki fyr om bb., sås ca. 4 str. om bb. I en afstand af 4—5 sm. Toplysene og det grønne sidelys fra et skib, som senere viste sig at være amerikansk S/S „SGT. ANDREW MILLER”. Da pejlingen af S.A.M. ikke forandrede sig, afgaves 5 korte toner med fløjten hurtigt efter hinanden som opmærksomhedssignal. Kl. 21⁵⁷ blev maskinen, der gik halv kraft frem, beordret langsomt frem og straks efter fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Da S.A.M. syntes at dreje bb. over, blev roret lagt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med fløjten; men kort efter, kl. 21⁵⁹ tørnede S.M. med stævnen mod S.A.M.s stb. side lidt agten for midtskibs. Ved kollisionen led begge skibe betydelig skade. Anm. Søforklaring fra S.A.M. foreligger ikke.

148. M/S MOGENS S af Svendborg, 383 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Zeebrügge til Derindje med ammunition.

Kollideret d. 17/3 56 i Middelhavet.

Søforklaring i Piræus d. 26/3 56. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 6/6 56.

Den 16/3 kl. 23⁵⁰, da M.S., der styrede dv. 47°, under en frisk NØ.-lig brise, befandt sig på positionen 37°14'N. 23°46'5 Ø., sås stb. sidelanterne og toplanterne fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „OTIS” af Venezia, ca. 2½ str. om bb. Da pejlingen til O. ikke ændrede sig, afgaves d. 17/3 kl. 00⁰⁰ opmærksomhedssignal med morselampe, og da O. stadig syntes at holde kurs og fart, lagdes roret kl. 00⁰⁹ hårdt stb. Kl. 00¹⁰ blev maskinen beordret fuld kraft bak, samtidig med at der blev afgivet tre korte toner med fløjten, men ca. 2 minutter senere tørnede O. med stævnen mod M.S.s bb. bov, hvorved der opstod en lækage foran for kollisionsskoddet. M.S. sejlede herefter til Piræus under ledsagelse af O. Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

149. S/S JENS TOFT af København, 2734 B. R. T. Bygget 1946 af stål. På rejse fra Hull til London med stykgods.

Kollideret d. 30/3 56 i Nordsøen.

Søforklaring i London d. 4/6 56.

Kl. 01⁵⁰ pejledes fra J.T., der styrede mv. 173°, Dudgeon fyrskib 10° om stb., afstand 2 sm., hvorefter kursen ændredes 25° til stb. Vejret var diset med ØNØ.-lig vind. Kl. 02⁰⁰ sås ca. 3 str. om stb. det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være britisk S/S „ATLANTIC COAST”, og som styrede en NV.-lig kurs. Da A.C. ikke syntes at ændre kurs, lagdes J.T.s ror kl. 02⁰² hårdt stb. samtidig med, at der afgaves en kort tone, og maskinen beordredes fuld kraft bak. A.C. sås nu dreje bb. over og bakke. Kl. 02⁰³ beordredes J.T.s maskine først fuld kraft frem og derefter stop. Kl. 02⁰⁴ tørnede A.C. med stb. bov mod J.T.s bb. side ved agterkant af 3-lugen, hvorved der opstod svære indtrykninger over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra A.C. foreligger ikke.

150. Ff. ELISABETH af Skagen, 9 B. R. T. Bygget 1941. På fiskeri i Skagerak.

Kollideret d. $\frac{5}{4}$ 56 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{19}{4}$ 56.

Kl. ca. 04⁴⁵, medens E. lå opankret ca. 2 cm. NV. for lysbøjen på 57°44'ON. 10°41'5 Ø., sås et fiskefartøj, som senere viste sig at være Ff. „JANE BRUUN“ af Skagen, nærme sig med kurs mod E. i følge med andre fartøjer. Det forsøgtes at præje J.B., men umiddelbart efter tørnede J.B. mod E.s bb. side foran for vantet, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Af den af J.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 04³⁰, da dette fartøj i følge med andre fartøjer befandt sig ca. 2 sm. NV. for ovennævnte lysbøje, sås forude en lanterne, som antoges for agterlanteren på et medgående fartøj. Kort efter sås E. ligge til ankers forude. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes en forveksling af lanternerne.

151. Ff. JANE BRUUN af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Skagen til fiskeplads i Skagerak.

Kollideret d. $\frac{5}{4}$ 56 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{19}{4}$ 56.

Se nr. 150.

152. M/S BIBE af Odense, 207 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Lubeck til Odense med koks.

Kollideret d. $\frac{21}{4}$ 56 i Østersøen.

Søforklaring i Marstal d. $\frac{25}{4}$ 56.

Kl. 21⁰² passerede B. lysbøjen på 54°03'N. 11° 00'Ø. Herfra styredes N.t.V. Kl. ca. 21⁴⁰ sås 3—4 str. agten for tværs om stb. toplysene og den røde lanterne fra et skib, der senere viste sig at være M/S „JOSEF JOHAN“ af Hamburg, J.J. syntes at dreje noget stb. over for at passere B. Da J. J. var omtrent tværs, drejede det bb. over og tørnede kort efter — kl. 21⁴⁸ — med stævnen mod B.s stb. side 6 m fra hækken, hvorved der fremkom et hul i siden 2 fod over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra J.J. foreligger ikke.

153. D/Fg. GLYNGØRE af Nykøbing M., 530 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Mommark til Fåborg.

Kollideret d. $\frac{22}{4}$ 56 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Åbenrå d. $\frac{24}{4}$ 56. Søforklaring og søforhør i Fåborg d. $\frac{25}{4}$ 56.

Kl. 16⁰⁰ afgang G. under en jævn ØSØ.-lig brise fra Mommark, hvorefter der styredes 43° rv. Farten var ca. 9 knob. Kort efter sås et N.-gående skib, der senere viste sig at være S/S „LISBET“ af Åbo, 45° om stb. Pejlingen til L. forandrede sig ikke kendeligt. Da skibene var 200—250 m fra hinanden, sås L. dreje 2—3 str. stb. over og derefter 2—3 str. bb. over, hvorefter der hørtes en række korte toner fra L.s dampfløjte. Roret lagdes straks hårdt bb., men kort efter — kl. 16²⁰ — tørnede L. med bb. side mod G.s stb. side. Ved kollisionen fik G. en del ovenbords skade.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da L., der var på rejse fra Newcastle til Åbenrå med kul, kl. ca. 15⁵⁰ styrede 329° rv., sås G. nærme sig om bb. styrende omtrent vinkelret på L.s kurs. L.s fart var ca. 8 knob. Da pejlingen til G. ikke forandrede sig kendeligt, blev der fra L. afgivet opmærksomhedssignaler med dampfløjten, og ca. 1 minut senere, da afstanden til G. var ca. en skibslængde, blev roret lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med dampfløjten. Da en kollision syntes uundgåelig, stoppedes maskinen, og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at G. ikke i tide gik af vejen for L.

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

Kollideret d. $\frac{3}{5}$ 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. $\frac{9}{5}$ 56.

Kl. 12⁴⁵, da K. under en svag S.-lig brise med tåge befandt sig ca. 16 sm. fra Texel fyrskib styrende 214°. sås forude om bb. i ca. 200 m afstand et fartøj, der senere viste sig at være fiskefartøj „DEO VOLANTE II“ af Texel, nærme sig på en kurs, der skar K.s kurs under en ret vinkel. Motoren, der gik fuld kraft frem, blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede K. mod D.V. II's stb. bov, der blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra D.V.II foreligger ikke.

155. Ff. MORAY FIRTH af Hirtshals. 29 B. R. T. bygget 1937 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Skagerak.

Kollideret d. $\frac{3}{5}$ 56 i Skagerak.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. $\frac{7}{5}$ 56.

Kl. ca. 12⁰⁵, da M.F., der førte en sort kugle i fokkestaget, i stille vejr med tågebanker befandt sig ca. 15 sm. N.t.V. for Hirtshals under fiskeri med tvillingetrawl sammen med en anden kutter, sås om stb. i en afstand af ca. 25 fv. et fartøj, der senere viste sig at være Ff.

„KARIN“ af Donsø styre ret mod M.F. med stor fart. Roret lagdes straks hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede K. med stævnen mod M.F.s stb. side ca. 2 m foran for vantet, hvorved M.F. blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

156. Ff. ELSE KIRSTEN af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1952.

Kollideret d. $\frac{21}{5}$ 56 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{21}{6}$ 56.

Kl. ca. 04¹⁵, da E.K. med langsom fart var for udgående af Skagen havns vestre bassin og styrede mv. NØ.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. langs vestre tværmole, sås Ff. „VERNER“ af Skagen for udgående fra bassinet mellem den gamle og den nye pier styrende omtrentlig kurs SØ. $\frac{1}{2}$ S. E.K.s motor kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede E.K. med stævnen mod V.s stb. side midtskibs, hvorved E.K.s stævn knustes.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 14¹⁵ afsejlede fra pier nr. 6. Da V. befandt sig ved enden af pieren, sås E.K. ud for pier nr. 1 i nordre side af bassinet. V.s ror lagdes stb. over for at runde molehovedet, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at begge skibe har misforstået det andet skibs manøvrer.

157. Ff. VERNER af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1922 af eg og bøg.

Kollideret d. $\frac{21}{5}$ 56 i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. $\frac{15}{10}$ 56.

Se nr. 156.

158. SM. MINDE af Marstal, 114 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Herøen til Nykøbing F.

Kollideret d. $\frac{31}{5}$ 56 i Nykøbing F.

Søforklaring i Nykøbing F. d. $\frac{7}{6}$ 56.

Kl. 19³⁰ anduvede M. Nykøbing F. og sejlede med langsom fart ind i havnen. Da skibet nærmede sig havnen, kastedes motoren bak. Herunder kom trækstangen til brændstofpumperne i bekneb, og motorens omdrejningstal kunne ikke forøges. Med skruen gående langsomt bak drejede M. bb. over og tørnede med stævnen mod et lystfartøj „BELIDA“ af Nykøbing F., som lå fortøjet langs kajen.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

159. M/S PANAMA af København, 9013 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Antwerpen til Rotterdam med stykgods.

Kollideret d. $\frac{31}{5}$ 56 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $\frac{2}{6}$ 56. Søforhør i København d. $\frac{7}{6}$ 56.

Kl. 21¹⁴, da P., der havde lods om bord, og hvis motor gik langsomt frem, i tæt tåge befandt sig ud for Hook van Holland styrende 107° rv., hørtes tågesignal forude fra et skib, der senere viste sig at være M/S „VISTAVAGGE“ af Stockholm. Motoren stoppede straks. Kl. 21²⁰ observeredes lysbøje NRW. tværs om bb. i en afstand af ca. 300 m, og motoren beordredes meget langsomt frem for at få styrefart, idet kursen samtidig ændredes til 115° for at modvirke den NNØ.-gående strøm. Kl. 21²⁵ observeredes V. på radaren forude om bb. i en afstand af ca. 2 sm. Skibene syntes at gå klar af hinanden. Kl. ca. 21³⁰ observeredes på radaren, at V. trak stb. over mod P. Motoren stoppede straks og beordredes ca. 1 minut senere halv kraft bak og umiddelbart efter fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten. Samtidig sås om bb. i ca. $\frac{1}{2}$ sm. afstand V.s toplanter, der viste, at V.s kurs skar P.s kurs under en vinkel på ca. 45°. Kort efter hørtes 3 korte toner fra V. Kl. 21³², medens P. lå stoppet uden at gøre fremfart, tørnede V. mod P.s bb. bov. Ved kollisionen fik P. svære ovenbords skader og fligene på stb. anker blev revet af.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

160. SM. NORDKYSTEN af Esbjerg, 43 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. $\frac{7}{6}$ 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. $\frac{22}{6}$ 56.

Kl. 16⁵⁰, da N., der under en svag SØ.-lig luftning var beskæftiget med snurrevodsfiskeri på positionen 55°35'N 1°57' Ø, styrede V.^{1/2}S. for at bringe nettets ene tamp op til ankerbøjen, sås en trawler, der senere viste sig at være „ANNIE“ af Katwyk, nærme sig på NV.-lig kurs. Da det så ud til, at A. ville gå på siden af N., vinkede dennes fører trawleren af, men kort efter drejede A. op på N.s stb. side og tørnede med stævnen mod stb. lønning agter, hvorved N. led en del ovenbords skade. Efter kollisionen blev A. på stedet i ca. 15 minutter og forsvandt derefter på NØ.-lig kurs.

Anm. Søforklaring fra A. foreligger ikke.

161. M/S VARNÆS af Åbenrå, 186 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Gedser til Travemünde med kvæg.

Tørnet bro d. 13/6 56 i Lübeck.

Søforhør i Åbenrå d. 16/1 57.

Kl. ca. 04³⁰, da V., der havde lods om bord, befandt sig ca. 1000 m fra Herrenbrücke, blev maskinen, der gik fuld kraft frem, beordret halv kraft frem, og samtidig blev der givet signal for, at skibet ønskede at passere broen. Umiddelbart efter blev der fra broen sat gennemsejlingssignal. I en afstand af ca. 500 m fra broen blev maskinen stoppet, og da afstanden til broen var ca. 250 m, blev maskinen beordret fuld kraft bak. Broen var da endnu ikke blevet åbnet. Det viste sig umuligt at få maskinen til at bakke, og V. fortsatte mod broen, der stadig var lukket, og tørnede med stævnen mod denne. Ved kollisionen blev stævnen brækket. En undersøgelse viste, at skrueakslen havde sat sig fast i stævnrøret, hvis leje var brændt sammen, fordi stævnrørsforingen havde drejet sig, hvorved smøringen svigtede.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

162. M/S ÆRØ af Ærøskøbing, 292 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Svendborg til Ærøskøbing med passagerer og stykgods.

Tørnet duc d'albe d. 16/6 56 i Ærøskøbing.

Søforhør i Ærøskøbing d. 27/6 56.

KL 21³⁰, da Æ., hvis motorer gik fuld kraft frem, befandt sig et par skibslængder fra den rode prik ved indsejlingen til Ærøskøbing havn, blev motorerne beordret langsomt frem, og derefter, da prikken passeredes, stoppet. Motorerne syntes imidlertid fortsat at arbejde, hvorfor maskintelegrafien atter sattes på stop og umiddelbart derefter på fuld kraft bak. Med roret liggende bb. begyndte Æ. at dreje stb. over og tørnede først den inderste duc d'albe på venstre side, hvorved denne knækkede, og derefter det inderste ledeværk, som bøjedes.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at broens ordre til maskinen ikke er blevet forstået.

163. SM. BIRTE af København, 144 B. R. T. Bygget i 1906 af stål.

Kollideret d. 18/6 56 i Rønne havn.

Søforklaring i Rønne d. 19/6 56.

Kl. 16⁰⁰, da B. var ved at gå til kaj i Rønne havn, skulle skruen, der gik bak, omstyres til frem. Herunder svigtede omstyringsmekanismen, og B. fortsatte agterefters og tørnede med agterskibet mod Ff. „ALBERT“ af Søby, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen blev A. en del beskadiget.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj den omhandlede dag lå fortøjet ved kajen, blev A. påsejlet af B. som, ovenfor anført.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

164. M/S CALTEX III af Esbjerg.

Kollideret d. 29/6 56 i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6/7 56.

Kl. ca. 16³⁰, da C.III nærmede sig Ff. „EDELWEISS“ af Esbjerg, som lå fortøjet langs kaj i fiskerihavnens bassin nr. 1, for at komme på prajehold blev motoren sat på bak. Herunder var motoren ved at sætte ud, og C.III. tørnede med stævnen mod E.s låring.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at medens E. lå fortøjet langs kajen, blev fartøjet påsejlet som ovenfor anført. Ved kollisionen fik E. lønningen og 3 lønningsstøtter knust.

Anm. Ministeriet må antage, at C.III. under bakmanøvren har fået en genstand i skruen.

165. Ff. EDELWEISS af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1930 af eg og fyr.

Påsejlet d. 29/6 56 i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 6/7 56.

Se nr. 164.

166. Ff. ANNI af Søby, 10 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 10/7 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 4/8 56.

Kl. ca. 23³⁰, da A., der havde trawlet ude, befandt sig ca. 10 sm. SV. for Grådyb Barre og styrede en NØ.-lig kurs sås et skib, der senere viste sig at være „MIDSJØ“ af Hundested nærme sig med kurs mod A. A.s ror lagdes hårdt stb., og skruen kobledes fra, men umiddelbart efter tørnede M. mod A.s bb. bov, hvorved der opstod en del ovenbords skade, og A. blev læk.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 23³⁰, da M. under en frisk NNØ.-lig brise med regn befandt sig ca. 10 sm. SV.^{1/2}V. for Grådyb Barre, påsejledes A., der ikke tidligere var blevet set, som ovenfor anført.

Anm, Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A. ikke førte forskriftsmæssige lanterner.

167. Ff. MIDSJØ af Hundested, 26 B. R. T. Bygget 1952 af eg og bøg. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 10/7 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 4/8 56.

Se nr. 166.

168. Ff. ÆGIR af Helsingør, 4 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På sejls i Sundet.

Kollideret d. 11/7 56; *forlist, 1 mand omkommet*.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 14/7 og 18/9 56.

Af den af besætningen om bord i motorbåd „HVALPEN“ af Helsingør afgivne forklaring fremgår, at da båden på rejse fra Snekkersten til Helsingør Nordhavn befandt sig ca. 150 m ud for indløbet til Helsingør Søndre havn, blev den præjet af Æ., der havde maskinskade. Da et andet skib, der senere viste sig at være S/S „BETULA“ af Malmø, nærmede sig med kurs mod Æ. og afgav signaler, blev en trosse hurtigt ført over til Æ., men umiddelbart efter at slæbning var påbegyndt, tørnede B. mod Æ., der kort efter sank, hvorved den ombordværende omkom.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 07⁵⁰, da B. under en svag VNV.-lig luftning og ca. 2 knobs N.-gående strøm befandt sig i Sundet i nærheden af Kronborg, sås om bb. lidt S. for indsejlingen til Søndre havn 2 både, der tilsyneladende lå stille, og som senere viste sig at være motorbåd „HVALPEN“ af Helsingør med Ff. „ÆGIR“ af Helsingør på slæb. Da B. passerede Kronborg-pynten afgaves en lang tone samtidig med at maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem, og bådene, der da befandt sig ca. 100 m om bb. på N.-lig kurs, sås dreje til stb. Umiddelbart efter at B. havde passeret Kronborg-pynten, afgaves advarselssignal (ca. 5 korte toner) og kort efter, da afstanden til bådene var ca. 50 m, forsørgtes det at vinke dem væk fra B.s kurslinie. Da „HVALPEN“ imidlertid sås dreje til bb. ind foran B., beordredes maskinen fuld kraft bak, samtidig med at roret lagdes bb. over, men kl. 07⁵⁵ skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. 1. Den omkomne var: fisker Kaj Aage Kristoffersen af Helsingør.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at hovedårsagen til kollisionen var, at H. forsøgte at gå foran om B.

169. SM. VOLO af Fakse Ladeplads, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Stettin til Bandholm med kul.

Kollideret d. 13/7 56 ved Tysklands N.-kyst.

Søforhør i Maribo d. 16/7 56.

Kl. ca. 08³⁰, da V. for udgående i stille vejr med N.-gående strøm befandt sig i den gravede rende gennem Stettiner Haff, blev skibet indhentet af M/S „GENERAL BEM“ af Gdynia, der ved signal tilkendegav, at det ønskede at passere. V., der sejlede med en fart af ca. 6 knob, holdtes tæt over i stb.s side af renden. Kl. ca. 08⁴⁵, da G.B. befandt sig ud for V. i en afstand af ca. 5 m mærkedes det, at V. blev suget ind mod G.B. Roret lagdes hårdt stb., og motoren sattes på fuld kraft frem, men kort efter tørnede V. med bb. bov mod G.B.s stb. side. Kort efter stoppede G.B. sin maskine, og V. bakkedes fri, hvorefter der fortsattes til Swinemünde. Ved kollisionen fik V. klyverbommen, kranbjælken og flere lønningsstøtter brækket.

Anm. Søforklaring fra G.B. foreligger ikke.

170. Ff. CONFIDENCE af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kollideret d. 15/7 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 20/7 56.

Kl. ca. 02⁰⁰ påsejlede C. under en let ØNØ.-lig brise Ff. „ELLA“ af Esbjerg, der ikke tidligere var blevet set.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da E. kl. ca. 01³⁰ i klart vejr lå opankret 46 sm. SV.t.V. for Grådyb Barre, sås C. nærme sig med kurs mod E. Kl. ca. 02⁰⁰, da C. var kommet i nærheden af E., syntes C. at ville gå klar agten om E. men i kort afstand

fra E. drejede C. lidt til bb. og tørnede umiddelbart efter med stævnen mod E.s bb. side, hvorved E. fik skandækket knust og lønningen knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes den omstændighed, at bedstemanden, der havde vagten om bord i C., var faldet i søvn.

171. Ff. ELLA af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1927 af eg, bøg og fyr.

Påsejlet d. 15/7 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 20/7 56.

Se nr. 170.

172. Lystfartøj HOF af Århus, ca. 3 B. R. T.

Kollideret den 17/7 56 i Lillebælt.

Søforhør i Århus den 29/8 56.

Kl. ca. 21⁰⁰, da H., der gik for sejl alene i stille vejr og uden at gøre fart, befandt sig ud for Vesterskov, S. for Trelleån ca. 800 m fra land, sås i en afstand af ca. 1000 m et skib, som styrede en SV.-lig kurs mod Fredericia, og som senere viste sig at være M/S „OTTO“ af Vejle. Pludselig sås O. ændre kursen ca. 90° ned mod H., og umiddelbart efter — kl. 21⁰⁵ — tørnede O. med sin stb. side mod H.s stævn, som blev revet af.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 21³⁰, da O. befandt sig midt mellem Trelleån og Strib, blev O. prajet af H., hvorefter farten blev taget af fartøjet, og der holdtes ned mod H., som ønskede at komme på slæb til Fredericia. Under forsøg på at få slæbeforbindelse tørnede O. mod H. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at man ombord i O. har bedømt afstanden til H. forkert.

173. M/S OTTO af Vejle, 19 B. R. T. Bygget 1899. På rejse fra Vejle til Svendborg.

Kollideret d. 17/7 56 i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 20/7 56.

Se nr. 172.

174. Ff. SJÓSØKI af Strænder, 80 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bog. På rejse fra Grønland til Færøerne med saltfisk.

Kollideret d. 25/7 56 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 3/8 56.

Kl. ca. 07¹⁵, da S., der styrede en SØ.-lig kurs, befandt sig ca. 5 sm. fra Kap Farvel, sås Ff. „VON“ af Thorshavn, der befandt sig ca. 4 str. om bb. i en afstand af ca. 2 skibslængder, og som styrede en kurs, der var parallel med S.s kurs, pludselig drejede til stb. S.s maskine blev beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede skibet med stævnen mod V.s side under en ret vinkel, hvorved V. blev læk.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der holdt kurs og fart, kl. 07¹⁵ blev ramt af S. som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes den korte indbyrdes afstand mellem skibene i forbindelse med den omstændighed, at V. — muligvis på grund af strømforholdene — har giret til stb. ind foran S.

175. Ff. VON af Thorshavn, 103 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bog. På rejse fra Grønland til Færøerne med saltfisk.

Kollideret d. 25/7 56 i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 3/8 56.

Se nr. 174.

176. M/S LEO af Marstal, 380 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Ålborg.

Påsejlet bro d. 1/8 56 i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 3/8 56.

Kl. ca. 17⁴⁵ afgang L., der havde lods om bord, under en jævn V.-lig brise med Ø.-gående strøm fra kaj 2, hvor skibet havde ligget fortøjet med stb. side til. Under drejningen ud i farvandet blev skibet af strømmen ført mod Limfjordsbroen, således at agterenden tørnede mod pille nr. 2. Derved mistede skibet styringen, og forenden tørnede mod klappillen, hvorved skibet fik en del ovenbords skade på stb. side.

Anm. Årsagen til haveriet fremgår af det ovenfor anførte.

177. SM. GERDA af Allinge, 60 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra København til Wismar i ballast.

Tørnet pæl d. 10/8 56 i Københavns havn.

Søforklaring i Store-Heddinge d. 29/8 56.

Kl. ca. 17⁰⁰, da G. under en let SØ-lig brise var under udsejling fra Redhavnen, drejede skibet ikke villigt nok, hvorfor farten sattes op; men umiddelbart efter tørnede G. med bb. bov mod en pæl på Ø.-siden af indsejlingen til havnen. Da skibet tilsyneladende ikke havde taget skade, fortsattes rejsen. Efter G.s ankomst til Wismar opdagedes det, at skibet havde taget skade lige under skandækket, hvorefter der blev foretaget en midlertidig reparation.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

178. SM. SAXO af Nørresundby, 150 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Rønne til København med stennel.

Kollideret d. 12/8 56 i Københavns havn.

Søforklaring i Marstal d. 17/8 56.

Kl. 08⁰⁰ afgik S. fra Redhavnen og sejlede 3—400 m efter M/S „JENS BANG“ af Aalborg gennem havnen mod Gasværkshavnen. Da J.B. var tværs af Nyhavn, hørtes en kort tone fra dette skib, der sås påbegynde drejning stb. rundt i havneløbet. S.s maskine stoppedes, indtil J.B. var drejet så meget stb. rundt, at der syntes at være god plads til passage agten om, hvorefter maskinen beordredes langsomt frem. Da S. omtrent var ud for J.B.s agterstævn, sås J.B. gå frem, hvorved S. på grund af skruevandet mistede styringen og tørnede mod M/S „NANCIE S“ af Svendborg, der lå fortøjet ved Grønlandske Handels Plads. Ved kollisionen fik S. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra J.B. foreligger ikke.

179. SM. JOHN af Marstal, 40 B. R. T. Bygget 1893 af eg.

Påsejlet d. 29/8 56 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 3/9 56.

Kl. ca. 16³⁰ da J. lå fortøjet langs kaj ved Nyhavns Hoved blev skibet påsejlet af M/S „MARTIN S“ af Svendborg, der var bakket ud fra Grønlandske Handels Plads og derefter havde fortsat tværs over havnen. Ved påsejlingen led J. mindre ovenbords skade på bb. bov.

Anm. Søforklaring fra M.S. foreligger ikke.

180. M/S SAMOS af København, 1774 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Kollideret d. 30/8 56 i Københavns havn.

Søforhør i København d. 31/8 56.

Kl. 05⁴⁰ afgik S. fra pakhuis 45 på Sundmolen for at forhale til Larsens Plads. Da skibet med langsom fart befandt sig midt i Kronløbsbassinet, sås M/S „IMME OLDENDORFF“ af Lübeck for indgående i havnen omtrent midt mellem Kronløbets molehoveder og Sundmolens fyr. S. drejede til styrbord, hvilket tilkendegaves ved en kort tone med fløjten, og umiddelbart efter hørtes I.O. afgive 2 korte toner. Fra S. sås et mindre skib for udgående fra frihavnen, og motoren der gik halv kraft frem, blev beordret stoppet. I.O. sås svinge styrbord over, og kort efter — kl. ca. 05⁵⁵ — tørnede dette skib med stævnen mod S.s bagbord side ud for stormasten, hvorved S. fik lettere ovenbords skade.

Af den af lodsens på I.O. afgivne forklaring fremgår, at da dette skib med stoppet motor befandt sig mellem Kronløbets molehoveder, sås S. omtrent midt i Kronløbsbassinet udfør den østre ende af redmolens oliekaaj. S. sås dreje til styrbord, og fra I.O. afgaves en lang tone med fløjten. Derefter hørtes S. afgive en kort tone. I.O.s motor blev nu beordret fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført, hvorved I.O. led lettere skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at skibene misforstod hinandens manøvrer.

181. Ff. ELSE CONSTANCE af Skagen, 19 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. 7/9 56 i Skagerak.

Søforklaring i Skagen d. 4/10 56.

Kl. ca. 02⁰⁰, da E.C. i stille, klart vejr styrende mv. NV. befandt sig ca. 10 sm. NV. for Skagens Rev fyrskib, sås om bb. toplyset og det grønne sidelys fra et skib, der styrede en Ø.-lig kurs. Da skibene ca 1/4 time senere var kommet så nær hinanden, at en kollision syntes uundgåelig, drejede E.C. stb. over, og det andet skib sås samtidig dreje hårdt til stb., men umiddelbart efter tørnede det andet skib med bb. låring mod E.C.s bb. bov, hvorved E.C. led en del ovenbords skade. Det andet skib fortsatte sejladsen uden at give sig til kende.

182. M/S BYGHOLM af Aalborg, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Porto de Leixoes til Wismar med korb.

Kollideret d. 13/9 56 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 21/9 56.

Kl. 03⁵⁰ ankom B., der havde lods og kanalstyrer om bord, under en frisk NV.-lig brise til vigepladsen ved Fischerhütte, hvor der holdtes gående ca. 10 m fra den stb. bred for at afvente et modgående skibs passage. Kl. ca. 04⁰⁰ ankom M/S „KRONLAND“ af Göteborg til vigepladsen, og maskinen beordredes meget langsomt frem og roret hårdt stb. Da skibet ikke lystrede roret, blev maskinen beordret langsomt frem, og kl. 04⁰⁷, da der var fare for sammenstød, fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner. Umiddelbart efter hørtes 3 korte toner fra K., men et øjeblik efter tørnede B. med bb. side af stævnen mod K.s bov, hvorved B. led en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra K. foreligger ikke.

183. SM. BAKKEN af Nørresundby, 149 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Malmö til Stettin i ballast.

Kollideret d. 20/9 56 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 27/9 56.

Kl. 00⁴⁰ passerede B., hvis fart var ca. 7 knob, under en svag S.-lig brise med klart vejr lys- og fløjetønden på 54°32'03" N. 13°46'06" Ø. (nr. 5) ud for Sassnitz. Kort efter sås forude ca. 4 str. om bb. det grønne sidelys og toplyset fra et skib, der styrede omtrent tværs på B.s kurs. Da pejlingen ikke forandrede sig kendeligt, blinkedes med lyskasteren, men skibet fortsatte sejladsen. Maskinen stoppedes nu, og roret lagdes hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med luftfløjten. Umiddelbart efter blev maskinen kastet fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner. Det andet skib, som senere viste sig at være østtysk trawler S.A.S. 162, drejede nu til bb., men kort efter tørnede B. med stævnen mod S.A.S. 162.s stb. låring, hvorved B.s stavn blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra S.A.S. 162 foreligger ikke.

184. M/S ASTRALITY af London, 3744 B. R. T. På rejse fra Fawley til Aalborg.

Tørnet bro d. 28/9 56.

Søforklaring i Aalborg d. 29/9 56.

Kl. 06²⁸ passerede A., der havde lods om bord, og som blev assisteret af en slæbebåd, under en let SV.-lig brise færdselsbroen ved Aalborg. Farten var ca. 3 knob, og maskinen var stoppet. Da der vistes stopsignal fra jernbanebroen, blev maskinen kl. 06²⁹ beordret fuld kraft bak, men skibets fart formindskedes ikke, og kl. 06³⁰ lod man begge ankre gå med 45 fv. kæde. 3 gange blev maskinen derefter beordret forceret fuld kraft bak, men A. fortsatte fremover og tørnede kl. 06³³ jernbanebroen, hvorved brofagene fra den S.-ligste strømpille til klappartiet faldt i vandet, og A. fik en del skader på stavn og forskib.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes en manøvrefejls i maskinen.

185. SM. HIRSHOLM af Frederikshavn, 99 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Struer til Herøya i ballast.

Kollideret d. 28/9 56 i Herøya havn.

Søforklaring i Bamble d. 29/9 56. Søforhør i Frederikshavn d. 5/3 57.

Mens H. lå fortøjet ved Eidanger Salpeterfabriks kaj uden på et andet skib, der skulle afsejle, blev H.s fortøjninger kastet los, før H.s motor var blevet startet. H. drev agterover og tørnede med et stag mod et skib, der lå fortøjet ved kajen, hvorved H.s mast brækkede.

186. SM. Lone af Hadsund, 84 B. R.T. Bygget 1915 af eg og bøg. På rejse fra København til Oslo med stykgods.

Kollideiet d. 2/10 56 i Ramsviks Fjord ved Sveriges V.-kyst.

Politirapport dat. 13/2 57. Søforhør i Mariager d. 19/2 og 20/2 57.

Kl. Cå. 14⁰⁰, då L. under en let V.-lig brise med klart vejr befandt sig i Ramsviks fjord hørtes høje råb fra skibets bov. En undersøgelse viste, at skibet havde påsejlet en mindre robåd, der lå til ankers og fiskede ca. 100 m SØ. for afmærkningen. V. for Söö. Robåden, der havde lidt en del skade, blev kort efter taget på slæb af en motorbåd.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt behørigt ud-kig om bord i L.

187. SM. NELLY af Hirtshals, 89 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr. På rejse fra København til Aalborg med jern.

Kollideret d. 4/10 56 i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Aalborg d. 9/10 56.

Kl. ca. 17³⁰ passerede N. Knippelsbro med nedsat fart. Ca. 45 m foran for tværs om stb. sås M/S „COLUMBUS“ af Groningen, der var medgående. Pludselig drejede C. til bb. og samtidig afgaves 2 korte toner. N.s maskine blev kastet fuld kraft bak, hvorved stævnen drejede bb. og tørnede stb. bov på M/S „ROTNA“, der lå fortøjet langs kaj. Ved kollisionen brækkede N.s bovspryd og kranbjælken om bb.

Anm. Søforhør fra C. og R. foreligger ikke.

188. Ff. ANNA LISE af Frederikshavn, 11 B. R. T. Bygget 1904. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenå med fisk.

Kollideret d. $\frac{6}{10}$ 56 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenå d. $\frac{9}{10}$ 56.

Kl. 02⁰⁰ afsejlede A.L. under en jævn NV.-lig brise med haglbyger fra en fiskeplads ca. 16 sm. SØ. af Grenå med kurs mod Grenå havn. Kl. 04⁰⁰ sås det, at Ff. „PETREA“ af Udby, der i nogen tid havde sejlet samme kurs som A.L. ca. 50 fv. tværs om bagbord, ændrede kurs styrbord over, og inden der fra A.L. kunne tages nogen forholdsregler, tørnede P. mod A.L.s bagbord side, hvorved denne blev læk. Da A.L.s pumpe var i uorden, blev A.L.s besætning, 2 mand, taget om bord i P., hvorefter A.L. af P. slæbtes til Grenå havn, hvor A.L. kl. ca. 05⁰⁰ sank.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 04⁰⁰ sejlede med kurs mod Grenå havn i nærheden af A.L., så rorgængeret et lysglimt over land, hvorefter kursen sendredes N.-på, og få minutter senere skete kollisionen som ovenfor angivet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at P.s rorgænger er faldet i søvn ved rattet.

189. Ff. PETREA af Udby, 8 B. R. T. Bygget 1954. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Grenå med fisk.

Kollideret d. $\frac{6}{10}$ 56 i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenå d. $\frac{9}{10}$ 56.

Se nr. 188.

190. SM. VERA af Holbæk. 49 B. R. T. Bygget 1880 af eg. På rejse fra Mariager til Holbæk med cement.

Tørnet mole d. $\frac{11}{10}$ 56 i Grenå havn.

Søforklaring i Grenå d. $\frac{15}{10}$ 56.

Kl. ca. 24⁰⁰ afgik V. under en svag VNV.-lig brise fra Grenå havn. Ca. 50 m inden for fyret på Ø.-molen svingede skibet stb. over, og da roret blev lagt hårdt bb. brækkede rorkæden. Motoren blev straks sat på bak, men skibet løb mod molen og blev stående, ved påsejlingen blev skibet læk. V. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

191. M/S FREJO af Rotterdam, 499 B. R. T. På rejse fra Vlaardingen til Esbjerg i ballast.

Tørnet bro i Esbjerg havn d. $\frac{22}{10}$ 56.

Søforklaring i Esbjerg d. $\frac{23}{10}$ 56.

Kl. ca. 03⁰⁰, da F., der havde lods om bord, under en jævn SV.-lig brise befandt sig ud for Ny Havn, afgaves signal for, at skibet ønskede adgang til Dokhavnen. Da F. befandt sig ca. 25 m fra gangbroen over slusen ved indsejlingen til Dokhavnen, opdagedes det, at broen ikke var åben. Maskinen, der gik meget langsomt frem, beordredes straks fuld kraft bak, og samtidig blev bb. anker stukket i bund, men umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod broens midte. Ved kollisionen blev broen en del beskadiget, medens F. tilsyneladende ikke led nogen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at broens åbningsmekanisme har svigtet i forbindelse med dårlige belysningsforhold.

192. M/S GILA af Egersund, 150 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Hamburg til Ålborg.

Kollideret d. $\frac{22}{10}$ 56 i Kielerkanalen.

Søforklaring i Gråsten d. $\frac{8}{11}$ 56.

Kl. ca. 12⁰⁰ afgik G., der havde lods om bord, fra Brunsbüttelkoog. Kl. ca. 12²⁶ skulle et medgående skib, M/S OKTANIA af Stockholm, overhales. Herunder mistede G. styringen. Motoren blev straks stoppet og derefter sat på bak, men kort efter tørnede G. med stb. agterskib mod kanalbredden og derefter med bb. bov mod O.s stb. side agter. O. havde da standset skruen. Ved kollisionen fik G. nogen overbords skade.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

193. M/S TELLO af København, 494 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Rouen til Drammen i ballast.

Tørnet anlægsbro d. $\frac{23}{10}$ 56 i Drammen havn.

Søforklaring i Århus d. $\frac{6}{11}$ 56.

Kl. 15⁰⁷ da T., der havde lods om bord, i næsten stille vejr med en fart af ca. 11 knob nærmede sig Havnelagerets anlægsbro i Drammen, beordredes maskinen, der gik fuld kraft frem, halv kraft frem og kort tid derefter meget langsomt frem, og roret lagdes hårdt bb. Da skibet var 2—3 skibslængder fra anlægsbroen med kurs mod denne, holdt skibet op med

at dreje. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak og derefter forceret bak; men umiddelbart efter, kl. 15⁰⁹, tørnede T. med stævnen mod anlægsbroen, der blev stærkt beskadiget, medens skibet ikke tog nogen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes strømforholdene.

194. S/S IVAN KONDRUP af København, 2455 B. R. T. Bygget 1937 af stål. På rejse fra Vlaardingen til Ventspils i ballast.

Kollideret d. 24/10 56 i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 8/11 56.

Kl. 00⁴² da I.K., der havde lods om bord, lå stoppet ved vigepladsen „Fischerhutte“ med forskibet i den S.-lige side af kanalen på en kurs, der skar kanalretningen under en vinkel på ca. 30° sås forude om bb. i en afstand af ca. 1 sm. toplysene og begge sidelys fra et modgående skib, som nærmede sig hurtigt, og som senere viste sig at være S/S „ILSE“ af Hamburg. Der afgaves 2 lange toner med dampfløjten derefter 1 kort tone, hvorefter maskinen beordredes meget langsomt frem, og der afgaves atter 1 kort tone med dampfløjten. Samtidig blev roret lagt bb. for at rette kursen op. Kort efter sås det, at I. drejede lidt til stb., hvorefter maskinen kl. 00⁴³ beordredes langsomt frem. Kl. 00⁴⁴ sås I. dreje hårdt bb. over. Maskinen beordredes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten; men kort efter tørnede I. med stb. side mod I.K.s stb. bov.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

195. M/S NORDVEST af København, 4800 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Takoradi til London med stykgods.

Kollideret d. 25/10 56 på Themsen.

Søforklaring i London d. 15/11 56.

Kl. 03⁴⁰, da N., der havde lods om bord og var assisteret af 2 slæbebåde for, under en svag V.-lig brise befandt sig på Themsen ud for East India dock, sås forude om bb. et skib, der senere viste sig at være britisk S/S „BENMACDHUI“, der assisteret af 2 slæbebåde for, nærmede sig med stor fart. Der holdtes så tæt til den N.-lige bred som forvarligt, men kl. 03⁵¹, da N. lå stoppet, tørnede B.s bb. bov mod N.s bb. side på forkant af 2-lugen, hvorved N. led en del skade.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

196. S/S BIRTE af København, 1841 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Gdynia til Antwerpen med kul.

Kollideret d. 27/10 56 i Østersøen.

Søforklaring i Antwerpen d. 5/11 56.

Kl. 04³⁰, da B. under en svag VSV.-lig brise med klart vejr og rolig so befandt sig i Østersøen ca. 4,5 sm. rv. 64° fra lystønden på 54°55'5 N. 13°09'0 Ø. styrende 244°, sås om bb. det røde sidelys og toplyset fra et skib. B.s fart var ca. 9 knob. Kl. 04⁴³, da det modgående skib, som senere viste sig at være M/S „TINDA“ af Groningen, befandt sig i en afstand af 200—250 m fra B., drejede det pludselig bb. over og viste sit grønne sidelys. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner med dampfløjten, samtidig med at roret lagdes hårdt stb.; men kl. 04⁴⁵ tørnede B. med stævnen mod T.s stb. side midtskibs under en vinkel på 80—90°. T.s besætning, med undtagelse af en mand, der savnedes, blev taget om bord på B. Kort efter sank T. Farvandet blev med bistand af 6—7 andre skibe eftersøgt til kl. 11³⁰, men forgæves, hvorefter rejsen fortsattes. Ved kollisionen fik B. flere bovplader beskadiget.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

197. M/S TELLO af København, 494 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra København til Hallstavik i ballast.

Tørnet fyr d. 31/10 56 i Kalmarsund.

Søforklaring i Århus d. 6/11 56.

Kl. 18²³ passerede T. under en V.-lig kuling med hård NØ.-gående strøm Kalmar med maskinen gående halv kraft frem. Kl. 18³⁴, da T. befandt sig ca. 100 m S. for Krongrundet fyr med kurs mod fyret passeredes et modgående skib tæt om bb., hvorefter roret blev lagt hårdt bb. for at komme klar af fyret. Da fyret var tværs, blev roret lagt hårdt stb.; men under passagen af fyret tørnede T.s overbygning og lønningen på broklædningen om stb. mod fyrfundamentet, hvorved der anrettedes en del skade på T.

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

198. Ff. N. V. ROUGH af Skagen, 32 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bog. På rejse fra fiskeplads til Skagen havn.

Kollideret d. 2/11 56 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 5/11 56.

Kl. ca. 18⁰⁰, da N. V. R. i stille, klart vejr befandt sig ca. 1 sm. ØNØ. for Skagen havn, sås forude om stb. dækslysene fra et skib, der antoges for medgående, og som senere viste sig at være norsk Ff. „SØLVSKJÆR“. Da S. syntes at trække bb. over, blev roret lagt bb. Umiddelbart efter kom i kort afstand ca. 3 str. om stb. S.s røde sidelys i sigte, og straks efter tørnede S. med bb. bov mod N.V.R.s stb. bov.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at S. kl. ca. 17⁵⁰ afgik fra Skagen havn med kurs mod lystønden Skagens Rev SØ. Efter kort tids sejlads sås forude et fartøjs dækslys og kort efter — kl. ca. 18⁰⁰ — dette fartøjs røde sidelys ca. 2 str. forude om bb. I ca. 100 m afstand ændrede det andet fartøj — N.V.R. — kurs bb. over. S.s ror blev straks lagt hårdt stb., og motoren blev sat på fuld kraft bak; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke er blevet holdt behørig udkig om bord i N.V.R.

199. S/S BULGARIA af Varna, 4191 B. R. T. På rejse fra Barry til Esbjerg med kul.

Tørnet kaj d. 7/11 56 i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 7/11 56.

Kl. ca. 06⁰⁰, da B., der havde lods om bord, og som assisteredes af en slæbebåd for, under en NV.-lig kuling med maskinen gående meget langsomt frem passerede molerne for indgående til Søndre-Forhavn, lagdes roret hårdt stb. samtidig med at slæbebåden beordredes til at trække stb. over. B. drejede herefter villigt til stb., men drejningen stoppede pludselig, hvorefter maskinen beordredes fuld kraft bak; men kort efter tørnede B. med stævnen mod Englands kajen. Kajen blev en del beskadiget, medens B. tilsyneladende ikke led skade.

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

200. SM. NIELS OTTO af Randers, 134 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra Stralsund til Lemvig med briketter.

Kollideret d. 12/11 56 i Kattegat.

Søforklaring i Ålborg d. 20/11 56.

Kl. 21⁵⁰ passerede N.O. i stille, klart vejr med stærk udgående strøm Hals Barre fyr. Da N.O. var nået omtrent halvvejs gennem den gravede rende over barren, sås et skib, der senere viste sig at være S/S „LEALOTT“ af Hamburg, ligge stille lidt V. for Hals havn. Kort efter sås det, at L. havde sat sig i bevægelse for udgående. Da N.O. var ved at passere en uddybningsmaskine, der arbejdede i renden om styrbord, hørtes 3 korte toner fra L., hvorefter L. drejede langsomt bagbord over. Roret lagdes styrbord, og N.O. gled langs siden af en pram, der lå fortøjet til uddybningsmaskinen, men kort efter tørnede L.s bov mod N.O.s bagbord side udfor forkant af halvdækket, hvorved N.O. tørnede mod prammen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N.O. ikke holdt tilbage for L.

201. RITA af Hasle, 91 B. R. T. Bygget 1916 af eg.

Tørnet en rutebøje.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28/11 56. Politirapport dat. 21/1 57. Søforhør d. 19/3 57.

R. har tørnet en rutebøje med bb. bov og er blevet en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

202. Ff. OLINE af Bønnerup, 7 B. R. T. Bygget 1909.

Kollideret d. 19/11 56 i Bønnerup havn.

Søforklaring i Grenå d. 21/11 56.

Kl. ca. 07¹⁰, da O., der med langsom fart var på vej til inderhavnen, befandt sig i løbet mellem inder- og mellemhavnen, opdagedes et fartøj, der ikke førte lanterner, for udgående. O.s motor blev straks kastet bak, men umiddelbart efter tørnede O. mod det andet fartøj, der senere viste sig at være Ff. „THURØ“ af Bønnerup.

Af den af T.s fører afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj var under udsejling fra inderhavnen, sås O. forude. T.s motor blev straks kastet bak, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at T. ikke førte lanterner.

203. Ff. THURØ af Bønnerup, 8 B. R. T. Bygget 1925.

Kollideret d. 19/11 56 i Bønnerup havn.

Søforklaring i Grenå d. 21/11 56.

Se nr. 202.

204. S/S LINDA DAN af Esbjerg, 1593 B. R. T. Bygget 1936 af stål. På rejse fra Kollefjord til Vestmanhavn, Færøerne.

Tørnet kaj d. 20/11 56 i Vestmanhavn; *sprunget læk.*

Søforklaring i Vestmanhavn d. 22/11 56.

Kl. 04⁰⁰, da L.D. under en stiv SSV.-lig kuling var ved at lægge til kaj med bb. side i Vestmanhavn, blev skibets stævn presset væk fra kajen af kraftig kastevind, der samtidig gav skibet fart fremover.

Under de efterfølgende manøvrer svingede vinden om, og L.D. tørnede kraftigt mod kajen. Ved påsejlingen fik L.D. nogle buler i siden over vandlinien, og næste morgen viste det sig, at skibet var læk.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vindforholdene.

205. SM. DYBVIG af Fejø, 100 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

Kollideret d. 21/11 56 i Svendborgsund.

Politirapport dat. 21/11 56. Søforhør i Svendborg d. 19/1 57. Søforhør i Fredericia d. 18/2 57. Søforhør på Fejø d. 8/3 57.

Kl. ca. 13⁰⁰, da D. i roligt og klart vejr med en fart af ca. 5—6 knob passerede Illum Ø for V.-gående, hørtes en skurende lyd mod skibssiden og kort efter råb om hjælp. Da en mand sås i vandet om stb. drejedes skibet rundt, og en line kastedes ud til den pågældende, der var faldet i vandet fra en pram, som D. havde påsejlet. Den overbordfaldne blev taget om bord i en tililende båd og sejlet ind til land.

Af den af prammens fører afgivne forklaring fremgår, at da han den pågældende dag fiskede i Svendborgsund, bemærkede han pludselig D. i en afstand af ca. 12 m. Da han ikke kunne nå at få årerne ud og ro klar af D. forsøgte han ved råb at henlede opmærksomheden på prammen, men kort efter tørnede D. mod denne, hvorved han faldt i vandet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes mangelfuld udkig om bord i begge fartøjer.

206. ROBÅD UDEN NAVN.

Kollideret d. 21/11 56 i Svendborgsund.

Politirapport dat. 21/11 56. Søforhør i Svendborg d. 19/1 57.

Søforhør i Fredericia d. 18/2 57. Søforhør på Fejø d. 8/3 57.

Se nr. 205.

207. SM. LANGELANDS PAKET af Rudkøbing, 109 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Rudkøbing til Lohals.

Kollideret d. 27/11 56 i Lohals havn.

Søforklaring i Rudkøbing d. 3/12 56.

Da L.P. under en hård NNV.-kuling var under indsejling til Lohals havn tørnede skibet med bb. side mod den V.-lige mole, slog derpå stb. over og tørnede færgen „LUNDEBORG“ af Lohals, der lå fortøjet i færgeløbet, midtskibs.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vindforholdene.

208. L. I. WEBER af Marstal, 112 B. R. T. Bygget 1920 af eg.

Påsejlet d. 27/11 56 i Swinemünde havn.

Søforklaring i Marstal d. 6/12 56.

Kl. ca. 18⁰⁰, da L.I.W. under en frisk VNV.-lig brise med hård udgående strøm lå fortøjet i Swinemünde havn med stb. side til kajen, skulle M/S „JOHANNA“ af Brake, der havde lods om bord, fortøje med bb. side langs siden af L.I.W. Herunder tørnede I. med bb. bov under en vinkel på ca. 60° hårdt mod L.I.W.s bb. side mellem krانبjælken og fokkeriggen, hvorved L.I.W. led omfattende ovenbords skade og sprang læk.

Anm. Søforklaring fra I. foreligger ikke.

209. Ff. FREDEN af Rønne, 14 B. R. T. Bygget 1941 af eg.

Tørnet kaj d. 29/11 56 i Rønne havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 3/12 56.

Kl. ca. 15⁴⁰, da F., der under en svag N.-lig brise var på vej fra Sydhavnen mod indsejlingen til Rønne havn, skulle passere mellem molerne, tørnede fartøjet med en fart af ca. 3 knob mod det søndre molehoved. Ved kollisionen blev F.s bov en del beskadiget og sprang læk.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fyret på søndre molehoved ikke brændte.

210. M/Fg. DAN af Helsingør, 777 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

Tørnet færgeløbet d. 3/12 56 i Helsingør havn.

Søforklaring, Helsingør d. 6/12 56.

Kl. ca. 16⁰⁰, da D. under indsejling til Helsingør havn befandt sig ca. en skibslængde fra havnen, blev maskintelegrafens sat på „klar“, og da havnemolerne passeredes, blev formaskinen og agtermaskinen, der begge gik fuld kraft frem, beordret henholdsvis stoppet og langsomt frem. Da ordrene ikke blev udført, blev de gentaget, men med samme resultat. Maskinerne blev nu beordret forceret bak, og da ejheller disse manøvrer udførtes, sattes nød-

telegrafen i funktion samtidig med, at passagererne blev advaret. Ordrene blev nu udført, men kort efter tørnede færgen hårdt mod færgelejet, hvorved en af passagererne faldt over bord og to blev lettere kvæstet. Færgen led en del ovenbords skade, og anstødspælene i lejet blev knust.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at maskintelegrafens lydsignal var sat ud af funktion.

211. SM. LIS af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Rudkøbing til Malmø med sukkerroer.

Kollideret d. $\frac{6}{12}$ 56 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. $\frac{10}{12}$ 56.

Kl. ca. 23⁰⁰, da L., der styrede N., i stille klart vejr befandt sig i farvandet mellem Møn og Stevns, sås et modgående skib forude. L.s kurs ændredes 1 streg til stb. Da skibene var i nærheden af hinanden, drejede det andet skib pludselig bb. over, hvorved det tørnede med bb.

bov mod L.s bb. bov. L.s motor blev straks stoppet. Det andet skib fortsatte sin kurs uden at give sig til kende. På L. opstod mindre ovenbords skade ved kollisionen.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

212. M/S TROJA af København, 594 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Roun-corn til Odense med salt.

Kollideret d. $\frac{8}{12}$ 56 i Strædet ved Dover.

Søforklaring i Odense d. $\frac{12}{12}$ 56.

Kl. ca. 08¹⁰, da T., hvis maskine gik halv kraft frem, styrende rv. 56° i tæt tåge befandt sig i strædet ved Dover, hørtes tågesignalet 1 lang tone fra et skib forude. Motoren blev straks stoppet, og der afgaves 1 lang tone. Kl. ca. 08¹⁵ sås et skib, der senere viste sig at være S/S „HERA“ af Mariehamn, forude $\frac{1}{4}$ streg om stb. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med sirenen; men kl. 08¹⁷ tørnede H. med stb. bov mod T.s stb. bov, hvorved begge skibe blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

213. SM. MORILD af Egersund, 149 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Kolding til Hamburg med stykgods.

Påsejlet d. $\frac{14}{12}$ 56 på Elben.

Søforklaring i Hamburg d. $\frac{19}{12}$ 56. Søforhør i Århus d. $\frac{24}{1}$ 57.

Kl. 10¹⁵ befandt M. sig med lods om bord i stb. side af sejløbet på vej mod Grasbrook-hafen. Forude i samme side af sejløbet observeredes et tanksskib under bugsering på modsat kurs af M. Da afstanden til slæbet var ca. $\frac{1}{2}$ sm. trak. M. bb. over til sejløbets midte. Ved passagen af slæbet skar den agterste slæbebåd på stb. side af slæbet pludselig ud til stb. og tørnede med stævnen mod stb. side af M., der blev en del beskadiget. Slæbebåden viste sig senere at være „FAIRPLAY III“ af Hamburg.

Anm. Søforklaring fra F.III foreligger ikke.

214. SM. LAURA af Ålborg, 66 B. R. T. Bygget 1894 af eg og fyr.

Påsejlet d. $\frac{15}{12}$ 56 i Nørresundby havn.

Søforklaring i Nørresundby d. $\frac{19}{12}$ 56.

Ca. kl. 01⁰⁰, da L. under en frisk SSV.-lig brise med byger lå fortøjet langs kaj, blev skibet påsejlet af S/S „SONJA“ af Helsingborg. Herved sprængtes agterfortøjningerne, og skibet tørnede mod et foranliggende skib. L. blev en del beskadiget ovenbords.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

215. M/S LISE af København, 2849 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Belem-Para, Brasilien, til Wismar med jernbanesveller.

Kollideret d. $\frac{19}{12}$ 56 i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. $\frac{3}{1}$ 57.

Kl. 10⁴⁵ passerede L. i stille vejr lystønden på 53°10'24"N. 4°35'43" Ø., ET 3 i Ter-schelling-ruten, hvorfra der styredes rv. 44°. Kl. 11⁰⁰ blev det diset. Kl. 11³⁸ blev disen tættere, og farten mindskedes til ca. $\frac{2}{3}$. Kort efter observeredes på radarskærmen ca. 1 $\frac{1}{2}$ streg om bb. i en afstand af ca. 1 sm. et skib. Kl. 11⁴⁰ stoppedes maskinen, da det andet skib, der senere viste sig at være græsk S/S „ANTONIUS A. KYRTATAS“, nærmede sig. Kl. 11⁴² beordredes maskinen fuld kraft bak. Kl. 11⁴³ stoppedes maskinen, men straks efter kom A.A.K. i sigte på en kurs, der tilsyneladende skar L.s kurs, hvorefter maskinen påny beordredes fuld kraft bak; men kl. 11⁴⁵ tørnede A.A.K. med stb. bov mod L.s stb. bov, hvorved L. blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A.A.K. foreligger ikke.

216. S/S ELSE NIELSEN af København, 1565 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra New York til Baltimore.

Påsejlet d. ²¹/₁₂ 56 på Delawarefloden.

Søforklaring i New Orleans d. ³⁰/₁ 57.

Kl. ca. 22⁴⁰, da E.N., der havde lods om bord, i tæt tåge lå til ankers i den Ø-lige side af floden ud for C & D-kanalen, hørtes tågesignal fra et skib, der nærmede sig for indgående. Kl. ca. 22⁵⁰ sås toplyset fra et skib, der senere viste sig at være S/S „FULLERTON HILLS“, og umiddelbart efter tørnede dette mod E.N.s bov, som blev en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra F.H. foreligger ikke.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

217. M/S ZWERVER af Rotterdam, 196 B. R. T. Bygget 1929 af jern. På rejse fra Methil til Oxen med kul.

Tørnet undersøisk hindring d. ¹³/₁₀ 56 i Limfjorden; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. ¹⁷/₁₀ 56.

Kl. ca. 10¹⁰, da Z. under en V.-lig kuling med Ø.-gående strøm befandt sig omtrent midt mellem Skudehavnen og Vestre Bådehavn afventende signal for, at skibet kunne passere gennem jerbanebroen over Limfjorden ved Ålborg, besluttedes at dreje skibet rundt til stb. Da Z., hvis fart var ca. 2 knob, havde drejet ca. 145°, tørnede skibet mod en undersøisk hindring, hvorved Z. sprang læk. Skibet søgte derefter ind til Ålborg, hvor det sattes på grund.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet et efter tidligere brokollision sunket brofag.

KÆNTRING

218. Ff. HELEN MAY af Esbjerg, 43 B. R. T. Bygget 1948 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

Kæntret d. ²¹/₁ 56 i Nordsøen; *1 mand omkommet*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. ²⁸/₁ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁴/₄ 56.

Kl. ca. 07¹⁵, da H.M. under en hård V.-lig storm med svær sø lå underdrejet N. for Vyl fyrskib, blev fartøjet ramt af en brådsø og kæntrede. Besætningen — 3 mand — befandt sig i lukafet, mens føreren havde vagten og stod til rors. De 3 mand arbejdede sig gennem en lem i dørken op i kølrummet, hvor de forholdt sig afventende, indtil H.M. ca. 10 minutter senere rejste sig på ret køl. Det lykkedes de pågældende at komme op på dækket, hvor føreren fandtes liggende død i styrehuset. Ved kæntringen led H.M. omfattende havarier, og såvel lukaf som lastrum og motorrum var delvis vandfyldt. Der ryddedes op på dækket, og lænsning af motorrummet påbegyndtes med pøse, da pumperne var tilstoppet. Kl. ca. 21³⁰ lykkedes det ved hjælp af nødblus at henlede et forbigående skibs opmærksomhed på H.M., og d. ²²/₁ kl. ca. 00³⁰ blev kutteren taget på slæb af en redningsdamper, der var tilkaldt over det forbigående skibs radio, og bugseret ind til Esbjerg.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kæntringen skyldes vejrforholdene.

Anm. 2. Den omkomne var fiskeskipper Henrik Thuesen af Esbjerg.

SPRUNGET LÆK

219. SM. DANA af Rønne, 44 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Allinge til København med sten.

Sprunget læk, forlist d. ³/₁ 56 i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Ystad d. ¹⁰/₁ 56. Forlisanmeldelse dat. ¹³/₃ 56.

Kl. ca. 14⁰⁰, da D. under en opfriskende ØSØ.-lig kuling befandt sig ca. 1,5 sm. ØSØ. for Ystad lystønde opdagedes det, at vandet stod højt i motorrummet. Kursen sattes nu mod Ystad havn, og det forsøgtes at lænse D. ved hjælp af pumpen, men skibet trak stadig mere vand og sank kl. ca. 14³⁰ ca. 600 m fra Ystad havn. Besætningen — 2 mand — reddede sig op i masten, der stak ca. 2 m op over vandet og blev kort efter reddet af lodsbåden fra Ystad.

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

220. SM. EXPRES af Nyord, 20 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På rejse fra Svendborg til Nysted med koks.

Sprunget læk d. ²⁵/₁ 56 i Smålandsfarvandet; *sat på grund*.

Strandingsindberetning dat. ²⁷/₁ 56. Søforklaring i Maribo d. ³¹/₃ 56.

Kl. 15³⁰, da E. under en let VSV.-lig brise passerede prikken på Kogrunden, opdagedes det, at der stod ca. 1 fod vand i maskinrummet. Det forsøgtes at lænse skibet ved hjælp af

maskin- og håndpumpe, men da vandet stadig steg, besluttedes det at sætte E. på grund. Kl. ca. 16⁰⁰ tog E. grunden på Vigsø Skal og blev stående. Fartøjet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

221. M/S GALTEN af Masnedsund, 24 B. R. T. Bygget 1913 af eg. På rejse fra Femø til Masnedsund med levende dyr.

Sprunget læk; sat på grund d. 31/1 56 i Smaalandsfarvandet; forlist.4

Strandingsindberetning dat. 1/2 Va 56. Søforklaring i Vordingborg d. 6/2 56. Forlisanmeldelse dat. Vordingborg 16/4 56.

Kl. 11⁰⁰ afgik G. under en stiv ØNØ.-lig kuling med streng frost fra Femø med 32 grise og 2 spædkalve om bord. Da skibet var kommet om til den Ø.-lige side af øen, blæste det en stærk storm med sneykning. Kl. 12¹⁰ sprang G. læk, og skibet lagdes på modsat kurs for at komme i læ. Kort efter satte den ene cylinder ud, hvorefter der fortsattes på een cylinder og under stadig pumpning mod grundet vand for at sætte skibet på grund. Kl. 13⁰⁰ stoppede motoren, og samtidig tog G. grunden på Femø Sletter og blev stående. Der tilkaldtes nu hjælp, og grisene blev taget op fra lastrummet og anbragt på dækket under et nødtørfigt læ. Et tililende skib fik kl. 16⁰⁰ forbindelse med G. og forsøgte forgæves at trække skibet af grunden. Senere blev besætningen — 2 mand — sammen med de 2 spædkalve reddet ved hjælp af en pram. Da vejret de næste dage stadig var meget hårdt, og da der var tiltagende isvanskeligheder, opgaves det at trække G. af grunden. D. 3/2 blev en mand sat om bord i G. fra en helikopter, hvorefter svinene blev aflivet ved skydning.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i søen.

Anm. 2. Søretten udtalte, at den ikke efter det oplyste fandt noget at bebrejde fører eller styrmand vedrørende omstændighederne ved forliset, og at det måtte antages, at der var gjort, hvad der var menneskeligt muligt for at bjerge grisene.

222. SM. MORILD af Egersund, 149 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Hamburg til Esbjerg med milokorn.

Sprunget læk d. 10/2 56 i Hamburg.

Søforklaring i Esbjerg d. 20/3 56.

Om formiddagen, medens M., der var tillastet, lå fortøjet ved Schuppen 15 i Hamburg havn, bemærkedes det, at M. lå dybere i vandet, og en undersøgelse viste, at der var vand i skibet, hvorfor der lænsedes ved hjælp af hovedmotorens pumpe. D. 13/2 kl. ca. 21³⁰, da en del af ladningen var oplosset, viste det sig, at der manglede en nagle i 8. spanterum ca. 25 cm fra bundpladen i bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes skibets sejlads i is.

223. Ff. SØREN SANDHOLM af Thyborøn, 32 B. R. T. Bygget 1939 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

Sprunget læk d. 21/2 56 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/2 56. Søforklaring i Lemvig d. 20/3 56.

Kl. 16³⁰ lettede S.S. fra en position 130 sm. mv. NV.t.V 1/2V. af Thyborøn, hvorefter der styredes mod Thyborøn. Kl. 17⁴⁰, da skibet under en stiv SØ.-lig kuling arbejdede hårdt i søen, opdagedes det, at der var vand i lukafet. S.S. blev drejet under, og øsning med pøse påbegyndtes. Da vandet trods stadig lænsning ikke faldt, udsendtes kl. 17⁵⁵ nødsignal over radioen, og d. 22/2 kl. 06³⁰ ankom redningsskibet „VESTKYSTEN“ af Thyborøn og satte en motordreven pumpe om bord i S.S. Kl. 07¹⁰ fortsattes sejladsen under ledsagelse af V. D. 23/2 kl. 04³⁰ ankom skibene til Thyborøn. En undersøgelse viste, at kalftringen var slået løs overalt i forskibet.

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

224. SM. FURBO af Nørresundby, 150 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Ålborg til Frederiksværk med råjern.

Sprunget læk d. 10/3 56 i Limfjorden; søgt nødhavn.

Søforhør i Frederiksværk d. 15/3 56.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede F. fra Ålborg. I Langerok mødtes drivis, og farten blev nedsat, indtil isen var passeret. Kl. ca. 17⁰⁰ opdagedes det, at forskibet var fuldt af vand. Da kollisions-skoddet tilsyneladende holdt, fortsattes til Hals havn, hvor der opløstes ca. 10 tons af ladningen. En undersøgelse viste, at en af pladerne i stævnen var revnet.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

225. SM. ELKA af København, 95 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Kalundborg til Rønne med gødning.

Sprunget læk d. 13/3 56 i Kalundborg Fjord; sat på grund; søgt nødhavn.

Søforklaring i Kalundborg d. 16/3 56.

Kl. 14⁰⁰ afgik E. fra Kalundborg. Efter at Gisseløre var passeret, mødtes drivis, og motoren sattes på langsomt frem. Under passage af isen tørnede E. med bb. bov mod en isflage, hvorved en planke knustes. Det forsøgte at tætte lækagen, men da skibet hurtigt tog vand ind, sattes E. på grund. Der rekvireredes en pumpe fra land, og efter at lækagen var midlertidigt tætnet, blev E. bragt flot ved fremmed hjælp og sejlet ind til Kalundborg.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

226. SM. LANGELANDS PAKET af Rudkøbing, 109 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra København til Rudkøbing med stykgods.

Sprunget læk d. 13/3 56 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14/3 56.

Kl. ca. 22⁰⁰, da L.P. befandt sig ud for Sejerø, løb skibet ind i svær is, hvorved en nåd i forskibet fik en mindre læk i vandlinien.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

227. SM. TOLLE af Ærøskøbing, 64 B. R. T. Bygget 1902 af eg og bøg. På rejse fra Wismar til Randers med kali.

Sprunget læk d. 26/4 56 i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Ærøskøbing d. 31/5 56.

Kl. 14³⁰ afsejlede T. fra Kerteminde. Efter få timers sejlds opdagedes det, at skibet trak vand, og der søgtes nødhavn i Kolby Kås, hvortil T. ankom kl. 19³⁰. En undersøgelse viste, at en af boltene til motorens fundament havde løsnet sig.

Anm. Årsagen til lækagen fremgår af det ovenfor anførte.

228. SM. PETER af Åbenrå. 18 B. R. T. På rejse fra lasteplads ved Skærrer til Åbenrå med sand.

Sprunget læk d. 14/6 56 på Åbenrå Fjord; *forlist*.

Søforhør i Åbenrå d. 19/6 56.

Kl. ca. 16³⁰ afgik P. under en let SSV.-lig brise fra Skæner. Ca. 20 minutter senere opdagedes det, at motorens svinghjul gik i vand, og en nærmere undersøgelse viste, at fartøjet var læk under motoren. Da P. ikke kunne holdes flydende ved hjælp af pumpen gjordes klar til at losse, men dette mislykkedes, da spillets drivrem gik i vand. Der styredes nu mod land, men da vandet steg hurtigt, gik besætningen i båden, og kort efter sank P.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

229. Ff. ARNE af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1920. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

Sprunget læk d. 5/7 56 i Skagerak; *forlist*.

Søforklaring i Frederikshavn d. 16/7 56.

Kl. ca. 22⁵⁵, da A. under en let SSØ.-lig brise med uregelmæssig sø befandt sig ca. 20 sm. N. for Skagens Rev fyrsbib, sprang skibet læk. Lænsning med håndpumpen påbegyndtes straks, men da vandet steg hurtigt, gik motoren i stå. Besætningen — 2 mand — blev taget op af et tililende fartøj. Kl. 23²⁰ sank A.

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

230. SM. MINERVA af Dragør, 98 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra Larvik til København med papirmasse.

Sprunget læk d. 16/8 56 i Skagerak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i København d. 22/8 56.

Kl. 19¹⁵ passerede M. under en jævn V.-lig brise og svære donninger Svenner, hvorefter der styredes S.t.Ø. Kl. 24⁰⁰ opdagedes det, at der stod vand op til svinghjulet i maskinrummet. Skruen kobledes fra, og lænsningen påbegyndtes. En mindre lækage i rorbrønden tætnedes. Den 17/9 kl. 01³⁰ sattes kursen mod Skagen. Kl. ca. 05³⁰ fik M. forbindelse med et andet fartøj, som herefter ledsagede M. til Skagen havn. Umiddelbart før ankomsten hertil gik motoren i stå på grund af indtrængende vand. Under den efterfølgende omladning konstateredes en ca. 2 fod lang lækage i noten mellem skandækket og vaterbordet.

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

231. SM. ARGO af Kolding, 104 B. R. T. Bygget 1915 af eg og fyr. På rejse fra Wismar til Kolding med kali.

Sprunget læk og forladt d. 23/9 56 i Østersøen; *strandet* ved Femerns Ø.-kyst; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 4/10 56. Forlisanmeldelse dat. Kolding d. 13/10 56.

Kl. 05³⁰, da A. under en ØSØ.-lig kuling befandt sig Ø. for Femern, opdagedes det, at motorens svinghjul arbejdede i vand. Maskinen blev stoppet, og pumpning med håndpumpe påbegyndtes. Da vandet i maskinrummet efter ca. 10 minutters pumpning var steget 8—10

tommer, opgaves pumpningen, hvorefter redningsbåden blev sat i vandet og hjælp tilkaldtes over radioen. Det forsøgtes forgæves at få styr på skibet ved sætning af et forsejl. Kl. 08³⁰ var der ca. 8 fod vand i maskinrummet, og besætningen — 2 mand — gik i redningsbåden, der var forføjet til skibet. Kl. 09³⁰ tog A. grunden ved Marienleuchte ca. 200 m fra land, hvorefter besætningen roede i land. Skibet er senere forlist.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

MASKINHAVERI

232. S/S HANNE SKOU af København, 1260 B.R.T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Bremen til København med koks.

Maskinhaveri d. ³/₁ 56 i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i København d. ¹⁸/₁ 56.

Kl. 22³⁰ passerede H.S., der havde lods om bord, under en SV.-lig kuling Elbe 2 fyrskib. Kl. 22⁰⁰ hørtes et brag i maskinrummet, og dampen strømmede ud fra højtryks cylindern hvis dæksel var blevet sprængt af en løs junkringsskrue. Der ankrede for stb. anker, og bugser-assistance rekvireredes over radioen. D. ⁴/₁ kl. 01⁰⁰ blev H.S. taget på slæb og bugseret ind til Cuxhaven, hvortil skibet ankom kl. 04⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes en fejl ved sikringen af junkringsskruen.

233. SM. NORA af Struer, 57 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra Stralsund til Løgstør med briketter.

Motorhaveri; søgt nødhavn; grundstødt d. ²⁰/₁ 56 ved Falsters N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Stubbekøbing d. ²⁵/₁ 56.

D. ²⁰/₁ afsejlede N. fra Stralsund. Efter ca. 3 timers sejlads begyndte maskinen at gå uregelmæssigt, og en undersøgelse viste, at omstyringsanordningen var havareret. Der fortsattes med nedsat fart — ca. 3 knob —, og det besluttedes at anløbe Stubbekøbing. Da N. kl. ca. 22⁰⁰ befandt sig ud for Stubbekøbing havn, tog skibet grunden på kanten af indsejlrigen og blev stående. D. ²¹/₁ om morgenen blæste det en frisk VNV.-lig kuling med højsø. N. arbejdede hårdt i grunden og tog meget vand over dæk og luger, hvorved dækslasten gik over bord. Om formiddagen blev N. efter flere forgæves forsøg bragt flot af SM. „LAURA“ af Stubbekøbing og opankret på Bogø Flak, men da ankrene ikke holdt, blev skibet påny taget på slæb af L. og forsøgt opankret i læ af Grønsund Hage. Det blæste nu en VNV.-lig storm, og forsøg på at opankre L. og N. mislykkedes, da L. mistede sit bb. anker. Kl. ca. 13¹⁵ opnåede to tililende fiskefartøjer forbindelse med skibene, hvorefter det lykkedes at slæbe N. ind til Stubbekøbing. Under bugseringen tørnede det ene af fiskefartøjerne N.s bov.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

234. SM. FAUNA af Feggesund, 94 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Livø Tap til Skive med ral.

Motorstop; sunket d. ²¹/₁ 56 i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. ²¹/₁ 56. Søforklaring i Skive d. ²⁴/₁ 56.

Kl. 09⁰⁰ passerede F. under en let SV.-lig brise Grønningøre. Kl. 09³⁰ friskede vinden fra NV. til storm med orkanagtige byger. Skibet blev løbet i vinden for at lugen, der var åben, kunne blive skalket. Herunder stoppede motoren, hvorefter skibet blev opankret. Ankeret holdt imidlertid ikke, og skibet lagde sig tværs i søen og tog en svær sø over, hvorved der kom flere tons vand i lastrummet. Ved hjælp af motoren, der atter var blevet startet, holdtes F. op mod vinden, men skibet fik større og større slagside til stb. og sank kort efter ca. 500 m V. for den yderste kost ved indløbet til Skive havn. Besætningen — 2 mand — reddede sig op i masten, hvorfra de en time senere blev taget om bord i et tililende skib. F. er senere blevet hævet.

Anm. Ministriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene i forbindelse med motor-stoppet samt den omstændighed, at lugen ikke var skalket.

235. SM. ALVA af Ålborg, 97 B.R.T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Menstad til Løgstør med kalksalpeter.

Maskinhavari d. ²/₂ 56 ved Norges S.-kyst.

Søforklaring i Ålborg d. ¹⁵/₃ 56.

Kl. ca. 11⁴⁵, da A. i stille vejr og medgående strøm befandt sig i en brudt rende med dravis i Frierfjorden, tog skruen rovs, og skibet tabte fart. Skruen blev straks koblet fra, og en undersøgelse viste, at omstyringsanordningen ikke virkede, og at skruen var beskadiget. A. blev slæbt på værft af en forbipasserende slæbebåd.

Anm. Ministeriet må antage, at skruen har tørnet is eller en drivende genstand.

236. SM. GERDI af København, 139 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Stettin til Lemvig med kul.

Motorhaveri; grundstødl d. $15/5$ 56 ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. $22/5$ 56.

Kl. 00⁴⁵ passerede G. under en frisk V.-lig brise med S.-gående strøm Fornæs i $13/4$ sm. afstand, hvorefter der styredes NV.t.N. mod Gerrild. Kort efter satte motoren ud på grund af et sprængt olierør. Føreren gik ned i motorrummet for at udskifte olierøret og overlod styringen til skibets ungmand. Sejladsen fortsattes med motoren gående på en cylinder. Kl. 02⁰⁰ tog skibet grunden ca. $1/2$ sm. S. for Gerrild fyr og blev stående. Kl. 12²⁰ kom G. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

237. Ff. CHERIE af Esbjerg, 41 B. R. T. Bygget 1951 af eg.

Motorhaveri d. $31/8$ 56 i Esbjerg havn; *påsejlet mole*.

Under manøvrer for at gå til kaj gik motoren i stå under omskiftning fra frem til bak, hvorefter skibet tønnede molen og fik stævnen knust. Et eftersyn af motoren har senere vist, at motorstopet skyldtes en knækket luftlamel.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

238. Ff. BRYNHILD af Skopun, 24 B. R. T. Bygget 1937 af eg. På rejse fra Skopun til Thorshavn med fragt og passagerer.

Maskinhavari d. $7/9$ 56 ved Stromos S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $14/9$ 56.

Da B. i stille vejr befandt sig ud for Kirkebønæs, indtraf en eksplosion i motorens krumtaphus, og motoren gik derefter i stå. En undersøgelse viste, at en bolt i krumtapplejet var sprængt og presset ud gennem krumtaphuset. B. blev af et tilkaldt marinefartøj slæbt til Thors-havn

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialetræthed.

239. SM. SKIBLADNER af Lohals, 67 B. R. T. Bygget 1906 af eg. På rejse fra Koben-havn til Rønne med solsikkeexpellers.

Motorhaveri d. $15/9$ 56 i Østersøen; *strandet* ved Bornholms V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. $15/9$ 56. Søforklaring og soforhor i Rønne d. $17/9$ 56. Forlis-anmeldelse dat. København d. $20/9$ 56.

Kl. ca. 03³⁰, da S., der gik for storsejl og motor, under en VNV.-lig kuling med høj sø befandt sig ca. 1 sm. fra indsejlingen til Rønne havn, blev motoren sat på halv kraft, hvorefter skibet drejedes til vinden og storsejlet bjergedes. Umiddelbart efter gik motoren i stå. Det forsøgtes forgæves at starte motoren, og kl. 03³⁰ strandede S. på den N.-lige dækmole ved Rønne havn og sprang læk. En halv time senere sank skibet. Besætningen — 2 mand — reddedes i land. S. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes motorhaveriet i forbindelse med vejr-forholdene.

240. SM. GERDA af Allinge, 60 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Neksø til Stralsund med fisk.

Motorhaveri d. $7/10$ 56 i Østersøen.

Søforklaring og søforhor i Neksø d. $19/10$ og $25/10$ 56.

Kl. ca. 01³⁰, da G. under en NNV.-lig kuling befandt sig NØ. for Arkona fyr, gik motoren i stå. Da det ikke lykkedes at få motoren startet igen, blev G. d. $8/10$ kl. 10⁴⁵ taget på slæb af et fiskefartøj og slæbt ind til Stralsund.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes dårlig smøring af motoren.

241. Ff. EVY af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På rejse fra Holtenua til fiske-plads i Østersøen.

Motorhaveri; drevet på grund d. $25/10$ 56 ved Femerns V.-kyst.

Søforklaring og soforhor i Esbjerg d. $9/11$ 56.

Kl. ca. 21⁰⁰, da E. under en frisk V.-lig brise med regndis efter bestikket befandt sig 21 sm. Ø. $1/2$ N. for Kiel fyrskib, gik maskinen i stå. En undersøgelse viste, at et stempel havde sat sig fast. Et lodskud viste 7 fv. vand. Kl. ca. 21 45 netop som det var lykkedes at få maski-nen startet igen, tog E. grunden. Det forsøgtes at bakke E. af grunden, men fartøjet blev af vind og strøm fort nærmere mod kysten og blev stående ca. 30 m fra land V. for Wester Markelsdorf fyr. D. $26/10$ kom E. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen mistedes roret og hælen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at foreren har undladt at bestemme skibets plads.

242. M/S SUNDBJERG af Egersund, 384 B. R. T. Bygget 1925 af stål. På rejse fra Bergen til Liverpool med tran og sildemel.

Motorhaveri d. 14/11 56 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Liverpool d. 27/11 56.

Kl. 07⁰⁵, da S. under en jævn N.-lig brise med ringe sø og byger befandt sig i farvandet Ø. for Hebriderne på 57°07' N. 7°05'V., gik motoren i stå. Den 15/11 kl. 09³⁰ opankredes skibet under en jævn VNV.-lig brise med moderat sø ca. 6 sm. NNV. af Coll Island. Kl. 14¹⁵ blev S. taget under bugsering af en slæbebåd, som d. 17/15 kl. 05¹⁵ bragte skibet ind på Liverpool red, hvor den opankredes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

ANDRE HAVERIER

243. M/S MOGENS S af Svendborg, 383 B. R. T. Bygget 1940 af stål. På rejse fra Larvik til Odense med papirmasse.

Mistet dækslast d. 3/1 56 i Skagerak.

Søforklaring i Odense d. 9/1 56.

Kl. 04⁰⁰ afsejlede M.S., der havde 448 papirballer på dækket, i næsten stille vejr fra Larvik med en mindre bb. slagside. Efter ca. 1½ times sejlads friskede vinden fra SV. til styrke 5—7 med høj sø, og skibet tog meget vand over. Kl. 11⁴⁵ krængede skibet pludselig hårdt over til stb., ca. 35—40°, og blev liggende med lønningen under vand. M.S. drejedes til vinden for langsom maskine, og 100 baller kastedes overbord, hvorefter skibet rettede sig op. Kl. 14⁰⁰ fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at overkrængningen skyldes forringelse af stabiliteten på grund af dækslastens ind sugning af vand.

244. S/S PARIS af København, 2360 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Free-town til Dakar med cromerts.

Mistet skrueblad d. 6/1 56 i Atlanterhavet.

Søforklaring i Dakar d. 16/1 56.

Om eftermiddagen konstateredes det, at skrueakslen arbejdede hårdt og ujævnt i stævnrøret, og at agterste bæreløje vuggede stærkt i takt med skrueens omdrejninger. Kl. 20⁰⁰ aftaget noget. D. 7/1 kl. 08³⁰ stoppedes maskinen, og det forsøgtes at undersøge skruen, men forsøget måtte opgives på grund af svær dønning. D. 8/1 kl. 04⁰⁰ fortøjedes P. i Dakar havn. En dykkerundersøgelse viste at et skrueblad var knækket af inde ved navet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

245. Ff. THOR af Rønne, 29 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Forlist ca. 20/1 56 i Østersøen; 3 omkomne.

Forlis anmeldelse dat. 8/2 56. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 24/2 56.

D. 6/1 afsejlede T. fra Rønne for at gå på fiskeri i den SØ.-lige del af Østersøen. D. 19/1 kl. 14³⁰ blev Ff. „JOHN INGOLF“ af Lemvig prajet af T. ca. 25 sm. N.t.V. for Buster Ort, og der meldtes alt vel ombord i T. I de følgende dage blæste det en orkanagtig storm. Omkring d. 23/1 drev 2 lig, der senere identificeredes som medlemmer af T.s besætning, samt navneplader og en del vraggods i land i Memelområdet. T. må herefter anses for at være forlist.

Anm. 1. De omkomne er fiskeskipper Boleslaw Wozniak af Rønne samt fiskerne Bent Aksel Jensen af Amager og Bent Skovgaard Petersen af Rønne.

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

246. Ff. VERDANDI af Esbjerg, 31 B. R. T. Bygget 1904 af eg.

Havareret d. 21/1 56 i Esbjerg.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 21/6 56.

Kl. ca. 09³⁰ fandtes V., som sammen med 20—30 andre fiskefartøjer havde ligget for-tøjet uden besætning om bord ved 1. bassins NV.-lige hjørne, og som sammen med disse under en NV.-lig storm var gået i drift, liggende i bassinets SØ.-lige hjørne. Kort efter kom yderligere to fartøjer drivende med stærk fart, og det ene — Ff. „J. J. SEHESTED“ af Esbjerg — tørnede med stævnen mod overkanten af V.s ror. Da V. ca. 4 1/2 måned senere kom på bedding, viste det sig, at rorstammen var revnet ved det øverste beslag.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

247. Ff. HAVØRNEN af Thyborøn, 8 B. R. T. På fiskeri i Kattogat.

Sunket d. 5/8 56 i Kattogat.

Søforklaring og søforhør i Grenaa d. 9/3 56.

Kl. ca. 10⁰⁰, da H. på en fiskeplads ca. 3 sm. Ø. for Havknode var ved at bjerge trawlet, slog trawlskovlene hårdt mod fartøjets bund agter, hvorved H. blev læk. Da fartøjet tog meget vand ind, sattes nødsignal, og kort efter blev H. taget på slæb af et fiskefartøj. Trods pumpning trak H. mere og mere vand og sank kl. ca. 12⁰⁰ ca. 150 m fra Grenaa havns Østre mole. De ombordværende blev taget om bord i det slæbende fartøj.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

248. Ff. ESTHER af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1924 af eg. På rejse fra Rønne til København.

Havareret d. 21/3 56 i Østersøen.

Søforhør i København d. 26/3 56.

Kl. ca. 08⁰⁰, da E. under en ØSØ.-lig kuling med V.-gående strøm var for indgående til Falsterbokanalen, kom fartøjet ind i is. Kort efter begyndte motoren at gå uregelmæssigt. Der taget på slæb af en bugserbåd, som bugserede fartøjet til København. E. måtte stikke begge ankre fra sig og fik under bugseringen stævnen lettere beskadiget.

Anm. Minisferiet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

249. M/S GUDNÆS af København, 782 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Danzig til Kongs Linn med træ.

Havareret d. 23/6 56 i Østersøen; søgt nødhavn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 25/6 56.

Kl. ca. 01⁰⁰, da G. under en frisk N.-lig brise netop havde passeret Hela i Danzigbugten, fik skibet pludselig 20°—25° bb.s slagside. Skibet drejedes til vinden, og bundtank nr. 1 fyldtes, men da dette ikke var tilstrækkeligt til at rette skibet op, kastedes en del af dækslasten over bord. Kl. 02⁰⁵ opdagedes det, at et leje på kamakslen var løbet varmt, hvorfor motoren stoppedes. En undersøgelse viste, at de to stb.s lejer var revnet på grund af svigtende smøring. Kl. 04³⁰ ankredes. Kl. ca. 19⁰⁰ var motoren midlertidigt repareret, og rejsen fortsattes til Rønne for endelig reparation.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

250. M/S DEJRØ af Ærøskøbing, 361 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Drammen til Næstved med papirmasse.

Mistet dækslast d. 5/7 56 i Kattegat.

Søforklaring i Ærøskøbing d. 11/7 56.

Kl. ca. 15⁰⁰, da D., der havde ca. 10° slagside til bb., befandt sig i Kattegat, friskede vinden til SV.-lig kuling med byger. Kl. ca. 20⁰⁰, da D. under en let brise befandt sig SØ. for Grenaa, forøgedes slagsiden til 40°—50°. Skibet blev straks lagt op mod vinden, og en del af dækslasten samt landgangen og en bom kastedes over bord samtidig med, at bb. 3-tank lænsedes. Kl. ca. 22⁰⁰, da slagsiden var rettet op, fortsattes rejsen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibets stabilitet var blevet forringet som følge af, at dækslasten havde indsuget en del vand.

251. Stf. ISEFJORD af Århus, 31 B. R. T. Bygget 1874 af eg. På rejse fra arbejdsplads i Kattegat til Skagen med sten.

Mistet ro<?>et d. 5/7 56 i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 16/7 56.

Kl. 11³⁰ afsejlede I. under en let SSØ.-lig brise fra Kragkøvsrev mod Skagen. Noget senere, da skibet befandt sig i Ålbækbugten, friskede vinden, og søen rejste sig. Samtidig blev det regntykning med sigtbarhed 300—400 m. Under sejlsiden mødtes en række bundgarnsstadere, og under forsøg på gennemsejling fiskede et bundgarn mellem skibets ror og rorstævn, hvorved roret blev revet af. Der tilkaldtes hjælp fra et fiskefartøj i nærheden, og efter et forgæves forsøg på bugsering blev I. kl. ca. 16⁰⁰ taget på slæb af et andet fartøj og indbragt til Skagen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at I. passerede bundgarnsstadet uden for gennemsejlingsåbningen.

Lystfartøj LYA af København, 4 B. R. T. På rejse fra København til Ordrup Næs.

Sunket d. 30/7 56 i Kattegat; 5 omkomne.

Politirapport dat. 31/7 56. Rapport fra søværnskommandoen dat. 20/8 56.

Kl. 17¹⁵ observeredes fra Hesselø fyr, at et fartøj var i drift N. for Hesselø. Det blæste en hård SSV.-lig kuling med byger og høj so. En orlogskutter fra Gilleleje blev sendt til assistance, og kl. 23⁴⁰ fik kutteren forbindelse med det nødstedte fartøj ca. 8 sm. N. for Hesselø. hvorefter fartøjet blev taget på slæb mod Gilleleje. Kl. ca. 23⁵⁰ blev der fra fartøjet varskoet om at stoppe, da der skulle lænses, og orlogskutterens motor blev straks standset. Umiddelbart efter begyndte fartøjet hurtigt at synke. En line og en redningskrans blev fra orlogskutteren

kastet ud til to mænd fra fartøjet, men dette og mændene forsvandt. Orlogskutteren blev på stedet i ca. 1 time, men al eftersøgning var forgæves. Fartøjet er senere blevet identificeret som L., der d. ²⁹/₇ var sejlet ud fra København med 5 personer om bord. Alle de pågældende er senere fundet druknet.

Anm. 1. De omkomne var: Frederik Alex Gundersen, Georg Thorbjørn Gundersen, Petra Gundersen, Inge Marie Gundersen og Bjørn Georg Gundersen, alle af København.

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

253. Lystfartøj S. 325 af Kiel, ca. 6 B. R. T. På rejse fra Gedser til Kiel.

Kæntret d. ³⁰/₇ 56 i Østersøen.

Strandingsindberetning dat. ³¹/₇ 56.

Kl. 05⁴⁵ kæntrede S. 325 under en stiv SV.-lig kuling ca. 1 sm. SV. for Keldsnor fyr. Besætningen — 4 mand — reddede sig i land ved hjælp af oppumpede automobilslinger. S. 325 blev senere bjærget ind til Spodsbjerg af en marinekutter.

Anm. Årsagen til kæntringen angives at være vejrforholdene i forbindelse med fartøjets dårlige tilstand.

254. M/S RENDBJERG af Egersund. 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Bureå til Paluden med træ.

Mistet dækslast, sprunget læk d. ²⁵/₈ 56 i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Hamburg d. ³¹/₈ 56.

Kl. ca. 18⁰⁰, da R. under en hård NV.-lig kuling med tilsvarende sø befandt sig i Østersøen ca. 15 sm. SØ. for indsejlingen til Grønsund, tog skibet en svær sø ind over forskibet, hvorved den forreste dækslastssurring om bb. sprængtes, og en del af dækslasten skylledes over bord. Kort efter opdagedes det, at skibet var læk ved stævnrøret. Det besluttedes derefter at anløbe Stubbekøbing havn, hvortil R. ankom kl. 22¹⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at havarierne skyldes vejrforholdene.

255. Ff. SUNDET af København, 6 B. R. T. Bygget 1919. På rejse fra Dragør til fiskeplads i Sundet.

Forlist ca. ³⁰/₁₀ 56 i Sundet, 2 omkomne.

Politirapport dat. ²/₁₁ 56. Søforhør i København d. ⁸/₁ 57.

D. ³⁰/₁₀ om formiddagen afsejlede S. under en SØ-lig kuling fra Dragør. Da fartøjet d. ²/₁₁ ikke var kommet tilbage, iværksattes en eftersøgning. D. ³/₁₁ blev S. fundet sunket på 8 m vand ca. 2 sm. S. for Saltholm. D. ⁵/₁₁ blev vraget hævet, og en undersøgelse viste, at agterstavnen tilsyneladende var sprængt af en eksplosion. Besætningen — 2 mand — må antages at være omkommet.

Anm. 1. De omkomne er: fiskerne Kurt Aage Larsen og Svend Arne Larsen, begge af København.

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

256. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Northwich til Kastrup med natriumkarbonat.

Havareret d. ²⁷/₁₁ 56 i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ³⁰/₁₁ 56. Søforklaring i København d. ⁸/₁₂ 56.

Kl. 11¹⁵, da M.B. under en NV.-lig kuling befandt sig i Nordsøen, rammes skibet af en svær brådsø, der satte agterskibet under vand, hvorved stb. redningsbåd blev slået udenbords, og bb. redningsbåd kastedes ind på bådedækket. Endvidere anrettedes store skader på alt opstående agter. M.B. blev drejet under, og kl. 17³⁵ fortsattes rejsen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

BRAND

257. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

Brand ombord d. ¹³/₁ 56 i Stubbekøbing havn.

Politirapport dat. ¹³/₁ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. ²⁰/₁ 56.

Kl. ca. 17⁰⁰, da I.T. lå fortøjet i Stubbekøbing havn, opdagedes det, at det røg kraftigt op af aftræksrøret fra ildovnen i lukafet, skønt der ikke var fyr på ovnen, og skønt røgrøret var fjernet fra ovnen. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og en undersøgelse viste, at der i et hulrum mellem en isolationsplade ved ildovnen og inderklædningen fandtes ulmende gløder. Ilden slukkedes straks, tilsyneladende uden at der var sket skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at gnister fra ildovnen, der havde været tændt tidligere på dagen, er trængt ud gennem en utæthed mellem røgrøret og ildovens muffe.

258. Ff. MARIE af Hadsund, 4 B. R. T. Bygget ca. 1933.

Ekspllosion om bord d. $25\frac{1}{2}$ i Hadsund; *sunket; forlist*.

Politirapport dat. $13\frac{1}{2}$ 56.

Kl. ca. 09⁵⁰, medens M. lå forøjet i fiskerihavnen i Hadsund, skulle et gasapparat, der var anbragt på dørken i lukafet forude, og som gennem en rør- og slangeforbindelse forsynedes fra en gasflaske, der var anbragt agter på dækket, tændes. Da en brænderide tændstik nærmedes til gasapparatet og gashanen åbnedes, indtraf en voldsom eksplosion, hvorved dækket og den ene side af lukafet blev revet bort. Den ombordværende bjergede sig op på kajen, og umiddelbart efter sank M.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at gasflaskens hovedafspærringsventil ikke efter sidste afbenyttelse har været lukket tæt, hvorved gas gennem en lækage i slangeforbindelsen er trængt ud i lukafet.

259. M/S ASIA af København, 7050 B. R. T. Bygget 1919 af stål.

Brand om bord d. $2\frac{1}{2}$ 56 i København.

Politirapport dat. $2\frac{1}{2}$ 56.

Kl. ca. 16³⁰, medens A. lå forøjet ved Orientkajen i Frihavnen, mærkedes røg ved proviantrummen på spardækket, og en undersøgelse viste, at det brændte i garneringen i proviantrummet i bb. side. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og kl. 19⁰⁰ var branden slukket. Ved branden blev garneringen og noget proviant beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed under optøning af et spygat ved hjælp af en blæselampe.

260. SM. BOKUL af Gudhjem, 60 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr.

Brand om bord d. $4\frac{1}{2}$ 56 i Odense.

Politirapport dat. $4\frac{1}{2}$ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $7\frac{1}{2}$ 56.

Kl. ca. 05³⁰ opdagedes det, at det brændte i styrehuset om bord i B., der lå forøjet ved kaj i Vestre Havnebassin. Ilden, der havde fat i styrehusets trævæg ved siden af aftræksrøret til kahyttens oliefyrede ovn, blev slukket af brandvæsenet fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ovens aftræksrør i forbindelse med dårlig isolering af røret ved dets gennemføring i kahystaget.

261. Ff. C. F. TIETGEN af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr.

Brand ombord d. $5\frac{1}{2}$ 56 i Esbjerg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $11\frac{1}{2}$ 56. Søforklaring og søforhor i Esbjerg d. $12\frac{1}{2}$ 56.

Kl. 04⁰⁰ opdagedes det, at det brændte i lukafet om bord i C.F.T., der lå forøjet i Gl. Havn uden besætning ombord. Ilden blev hurtigt slukket af brandvæsenet. En undersøgelse viste, at branden var begyndt i en træbakke, som stod ved siden af ildovnen, der sidst var blevet tilset d. $4\frac{1}{2}$ kl. ca. 07¹⁵, da der blev fyret på. Lukafet blev stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at aske fra ovnen var blevet henlagt i træbakken.

262. M/S PARAGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra København til New York med passagerer og stykgods.

Brand ombord d. $6\frac{1}{2}$ 56 i Nordatlanten.

Søforklaring i New York d. $20\frac{1}{2}$ 56.

Kl. 14⁴⁵, da P. befandt sig på $59^{\circ}11'N$. $07^{\circ}17'V$., opdagedes det, at der dryppede olie ned i maskinrummet fra skorstenen. En undersøgelse viste, at det brændte kraftigt i stb. side af skorstenen. Motoren stoppedes, og ilden bekæmpedes med skumslukkere og senere med brandslanger. Det forsøgte forgæves at lukke olien fra kabystanken og kedeltanken, der begge var anbragt i skorstenen, ned i bundtanken, og da en eksplosion frygtedes, blev stb., redningsbåd sat i vandet. Kl. 15³⁰ var kahytstankens indhold brændt ud, og kl. 16⁰⁰ var branden slukket, hvorefter redningsbåden blev hejst. Kl. 19⁰⁵ fortsattes rejsen. Ved branden opstod der en del skade på skorstenen og dennes indre.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes et brud på olieledningen fra kabystanken til komfuret, hvorved olie er sprøjtet ind på hovedmotorens udstødningsrør og antændt.

263. SM. AUMA af Kalundborg, 100 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bog.

Brand ombord d. $7\frac{1}{2}$ 56 i Kalundborg havn.

Politirapport dat. $7\frac{1}{2}$ 56.

Kl. ca. 01⁵⁰, da A. lå forøjet langs kaj i Sydhavnen uden besætning ombord, opdagedes det, at det brændte kraftigt i lukafet forude. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og ilden blev hurtigt slukket. Det oplystes senere, at ildovnen i lukafet d. $6\frac{1}{2}$ kl. ca. 23³⁰ blev fyldt op med briketter, som blev overhældt med solarolie, hvorefter ovnen blev forladt med den nederste låge åben.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden skyldes hede eller gnister fra ildovnen.

264. Ff. PISCATOR af Esbjerg, 32 B. R. T. Bygget 1931 af eg, bøg og fyr.

Brand ombord d. 11/2 56 i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14/2 56.

Kl. ca. 10⁰⁰, kort efter at der var blevet fyret kul på ildovnen i lukafet, opdagedes brand i lukafet. Branden blev hurtigt slukket af mandskabet. Ved branden blev et skod, hvorigennem aftræksrøret var fort, delvis forkullet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en i nærheden af ildovnen ophængt kedeldragt er blevet antændt af varmen fra aftræksrøret.

265. Ff. ROBERT THODE af Frederikshavn, 37 B. R. T. Bygget 1944 af eg.

Brand ombord d. 15/2 56 i Frederikshavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16/2 56. Søforklaring i Frederikshavn d. 2/3 56.

Kl. ca. 10⁰⁰, da R.T. lå indefrosset ved Træbroen ud for auktionshallen, forsøgte det at optø søventilen til motorens kølevandstilførsel, der var frosset, ved hjælp af en blæselampe. Herunder antændtes spildolien i bunden af motorrummet. Det forsøgte at slukke ilden med vand, men da dette mislykkedes, tilkaldtes brandvæsen fra land, og ca. 1 time senere var branden slukket. Der skete kun ringe skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes manglende agtpågivenhed under optøningen.

266. Ff. INGER MARIE af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1944.

Brand om bord d. 20/2 56 i Hirthals havn.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 2/3 56.

Kl. ca. 19³⁰, da I.M. lå ved auktionshallen i Hirthals havn, sås røg komme op fra lukafet. På grund af røgen var det umuligt for besætningen at komme ned i lukafet, hvorfor brandvæsenet fra land tilkaldtes, og dette fik hurtigt ilden slukket. En undersøgelse viste, at der var gået ild i et skab bag ved aftræksrøret til kabysovnen.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden er opstået ved varmepåvirkning fra ildovnens aftræksrør.

267. Ff. LA MER af Hvide Sande, 13 B. R. T. Bygget 1934.

Brand om bord d. 20/2 56 i Kolby Kås.

Politirapport dat. 20/2 56.

Kl. ca. 09³⁰, da L.M. lå indefrosset i Kolby Kås gamle havn, skulle bundhanen i kutte-rens motor optøs ved hjælp af en blæselampe. Kort efter arbejdets påbegyndelse bemærkedes røg fra motorrummets skod. Det forsøgte at kvæle ilden ved hjælp af en sæk, men da der gik ild i denne, tilkaldtes brandvæsenet, der hurtigt kom til stede og fik iden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at der ved optøningen af bundhanen har været udvist uforsigtighed.

268. S/S DIANA af Odense, 1082 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

Brand om bord d. 22/2 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 22/2 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19/3 56.

Kl. ca. 03⁰⁰, da D. lå fortojlet ved Søndre Toldbod opdagede vagtmanden, at der udvikles røg i skibets kabys. Vagtmanden tilkaldte brandvæsenet fra land, der snart efter kom til stede og slukkede ilden, der var opstået i trægarneringen på stålskoddet mellem kabys og maskinrumsgang. Skaden ved branden var ringe.

Anm. Ministeriet må antage, at en opstået brand i aftræksrøret fra kabyskomfuret har opvarmet det bagved liggende stålskod og antændt garneringen på den modsatte side af skoddet.

269. SM. MILLA af København, 238 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

Brand i maskinrummet d. 5/3 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 5/3 56.

Kl. ca. 08⁰⁰, da en håndværker var beskæftiget i det agterste lastrum med at svejse et utæt vandrør, hvor dette var ført igennem maskinskoddet, bemærkedes kraftig røgudvikling fra maskinrummet. En undersøgelse viste, at der var ild i en pos fyldt med klude, som henstod uden låg tæt op ad maskinskoddet under røret. Døren til maskinrummet blev straks lukket, og brandvæsenet fra land tilkaldtes. Branden blev hurtigt slukket.

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

270. Ff. ANNA af København, 13 B. R. T. Bygget 1914 af eg og fyr.

Brand om bord d. 7/3 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 7/3 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/4 56.

Kl. ca. 03³⁰, da A. lå fortojlet i Ovengaden neden Vandet, tændtes petroleumsovnen lukafet, hvorefter de 2 ombordværende forlod fartøjet. Da den ene ca. 15 minutter senere

vendte tilbage, fandt han lukafet røgfylt. Brandvæsenet fra land blev tilkaldt og fik hurtigt ilden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

271 M/S BRASILIEN af København, 5431 B. R. T. Bygget 1954 af stål.

Brand om bord d. ²⁵/₆ 56 i Rotterdam.

Søforklaring i Helsingør d. ¹³/₇ 56.

Kl. 15⁰⁰ opdagedes under losning af havre ild i nr. 4 underlast på agterpart om bb. Losningen blev fortsat til kl. 17⁰⁰, hvorefter lugen blev skalket og lastrummet blev påfyldt kul-syre fra 10 flasker.

Anm. Ministeriet må antage, at ilden skyldes selvantændelse.

272. Ff. HELENE af Sønderborg. På fiskeri i Augustenborg Fjord.

Brand om bord d. ⁸/₇ 56 i Augustenborg Fjord; *sat på grund*.

Politirapport dat. ⁸/₇ 56.

Kl. ca. 05⁰⁰, medens H. under en svag V.-lig brise slæbte ålevod N.-efter i indsnævringen til Kettingehav, sås flammer slå op fra fartøjets styrenus, Kort efter hørtes en mindre eksplosion, hvorefter motoren stoppede. En undersøgelse viste, at det brændte i motorrummet. Det forsøgte at slukke ilden ved hjælp af våde beklædningsgenstande og vand fra pøse, men uden resultat. På grund af varmen måtte besætningen — 2 mand — gå i prammen, hvorefter H. slæbtes ind mod land og sattes på grund på Egen Næs. Her fortsattes slukningsforsøget, og det lykkedes at begrænse ilden til agterskibet, som ødelagdes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en tændt petroleumslampe.

273. SM. NORMA SØRENSEN af Odense, 102 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Lubeck til København med brunkulskoks.

Brand om bord d. ¹³/₈ 56; *søgt nødhavn*.

Søforhør i Stege d. ¹⁵/₈ 56.

Kl. 04³⁰ lettede N.S. under en jævn SSV.-lig brise fra en ankerplads ved Heiligenhafen i Femernsund og fortsatte rejsen. Kl. 05³⁰ opdagedes det, at det røg svagt fra lasten. Kl. ca. 18⁰⁰ var røgudviklingen blevet kraftigere, og da lugepresenningerne var stærkt opvarmede, besluttedes det at søge ind til Kalvehave, som skibet befandt sig udfor. Brandvæsenet tilkaldtes derefter, og det forsøgte at slukke branden med vand; men da dette efter flere forsøg ikke var lykkedes, fortsattes rejsen til Stege, hvor ladningen blev opløst.

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

274. M/S FREDERIKSHAVN af Frederikshavn, 1554 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Ålborg til København med passagerer og stykgods.

Brand om bord d. ¹⁹/₈ 56 i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. ¹⁹/₈ 56.

Kl. ca. 01⁰⁰, da en fyrbøder var i færd med at udskifte en brænder på midterkedlen, sprøjtede olien pludselig ud mod frontpladen og antændtes. Olietilførselen lukkedes straks ved hjælp af trækket fra dækket til de hurtiglukkende ventiler på settlingstankene, hvorefter branden bekæmpedes ved anvendelse af skumslukningsanlægget i maskinrummet. Ved branden fik den pågældende svære forbrændinger på armene og i ansigtet og blev ved ankomsten til København kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en stopskruer ved afspærringsshanen var knækket, og at afspærringsshanen således ikke har været helt lukket under udskifning af brænderen.

275. Ff. EYSTNES af Skala, 50 B..R. T. Bygget 1942 af eg og bøg.

Brand om bord d. ²³/₉ 56 i Klaksvig havn.

Politirapport dat. ²³/₉ — ¹⁵/₁₀ 56. Søforhør i Klaksvig d. ²⁵/₉ 56.

Kl. 02¹³, da E. lå fortøjet i Klaksvig havn, opdagedes af forbipasserende ild i kabyssen om bord i E. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og slukkede ilden i løbet af ca. 30 minutter. Ved branden blev kabyssen ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes et tændt gasapparat, der henstod uden stadigt tilsyn.

276. S/S YOLAC af Istanbul, 3489 B.R.T. på rejse fra Istanbul til Århus med olie-frokager.

Brand om bord d. ²⁸/₉ 56 i Århus havn.

Søforklaring. Nørresundby d. ⁴/₁₀ 56.

Kl. ca. 18⁰⁰ ankom Y. til Århus, hvor ladningen blev besigtiget af synsmænd og fundet i

orden. Kl. 23⁵⁰ trængte røg op fra last nr. 1. Alle luger og lufthuller blev tildækkede, og brandvæsenet fra land tilkaldtes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

277. SM. KETTY af Bandholm, 100 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Stralsund til Odense med briketter.

Brand om bord d. 7/10 56 i Østersøen.

Søforklaring i Odense d. 9/10 56.

Kl. 01⁴⁵, da K. under en jævn N.-lig brise befandt sig ca. 8 sm. fra Grønsund observeredes, at maskinskoddet ind mod lastrummet var meget varmt, og at det røg op ad luftventilerne. En nærmere undersøgelse viste, at der var ild i lasten. En spuleslange blev rettet mod brandstedet, og kursen sættes mod Stubbekøbing, hvortil skibet ankom kl. 14⁴⁵. Efter at have forsøgt at kvæle ilden uden resultat, påbegyndtes løsning kl. 08⁰⁰, hvorefter ilden blev slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

278. Ff. LYKKENS PRØVE af Roskilde, 11 B. R. T. Bygget 1930. På fiskeri i Kattegat.

Brand om bord d. 10/10 56 i Kattegat; *Forlist*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15/10 56.

Søforklaring og søforhør i Gilleleje d. 25/10 56.

Kl. ca. 07³⁰, da L.P. befandt sig på fiskeri ca. 14 sm. NV. for Gilleleje opdagedes det, at motorens svinghjul kørte i olieblandet vand og piskede dette til skum. Det forsøgtes at standse motoren, men forinden dette kunne ske, udbrød der brand i motorrummet, og ilden delse. Besætningen blev ca. 15 minutter senere taget om bord i et andet fiskefartøj. L.P. blev taget på slæb og bugseret til Gilleleje. Undervejs blev ilden til dels slukket af soen, der vaskede over fartøjet. Ved branden blev L.P. vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en lækage i brændstoftanken, hvorved solarolie, der af svinghjulet er blevet slynget rundt i motorrummet, er blevet antændt af motorens glødehoved.

279. M/S ATENA af København, 582 B. R. T. Bygget 1920 af stål.

Brand om bord d. 17/10 56 i København.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17/10 56.

Kl. 10³⁰, medens A. lå fortøjet ved Islands Brygge, opdagedes det, at det røg kraftigt fra proviantkølerummets skod på hoveddækket agter. Brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden, der havde fat i korkisolationen mellem kølerummet og det overliggende dæk.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes opvarmning af dækket ovenover proviantkølerummet forårsaget ved påsvejsning af beslag på dækket.

280. Ff. KRISTIAN af Juelsminde, 9 B. R. T. Bygget 1912. På fiskeri i farvandet N. for Fyn.

Beskadiget ved eksplosion d. 23/10 56 i farvandet N. for Fyn; *forlist*.

Politirapport dat. 26/10. Søforhør d. 4/1 57 i Horsens.

Kl. ca. 14⁰⁰, da K. befandt sig under fiskeri i Sandberg Vig, indtraf en eksplosion i forskibet, hvorved K. blev læk og sank. Fartøjet er senere blevet slået til vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at gasflasken, som anvendtes til at starte maskinen, var blevet efterladt med åben ventil.

281. SM. MOLLOU af Nykøbing F., 149 B. R. T. Bygget 1918 af stål.

Brand om bord d. 22/11 56 i Stege.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/11 56.

Kl. ca. 11⁰⁰ blev ildovnen i lukafet fyldt op med kul, hvorefter den var uden tilsyn til kl. 13³⁰ da det opdåffedes at der var udbrudt brand i lukafet. Ilden blev hurtigt slukket. Ved branden blev lukafets maling afsvedet og en del køjetøj brændte.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ildovnen, idet der ikke var lukket for undertræk til denne.

282. SM. SKANDIA af Marstal, 157 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Marstal til Stettin i ballast.

Brand om bord d. 28/11 56 på Stubbekøbing red.

Søforklaring i Marstal d. 5/12 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29/11 56. Kl. 06⁴⁰, da S. med maskinen i gang var ved at lette fra en ankerplads på Stubbekøbing red, opdagedes det, at der var ild i maskinrummet. Branden blev hurtigt slukket ved hjælp af ildslukkere og spuleslanger fra to tilkaldte skibe.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning i kablet fra en dynamo.

283. Ff. ELKANA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953.

Brand om bord d. ⁹/₁₂ 56 i Skagen havn; *1 mand omkommet*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹⁰/₁₂ 56. Søforklaring i Skagen d. ²⁰/₁₂ 56.

Kl. 14⁴² observeredes røg fra lukafet på E., der lå fortøjet uden på 3 andre fiskekuttere ved kaj. Brandvæsenet fra land blev tilkaldt og sendte ved ankomsten to røgdykkere ned i lukafet, hvorfra fisker Christian Heinrich Bering af Åbybro blev hentet op i bevidstløs tilstand. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt til hospitalet, men var afgået ved døden ved ankomsten dertil. Brandvæsenet havde kort efter ilden under kontrol.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en kasserolle der var sat over gassen og henstod uden tilsyn er kogt tør og er smeltet, hvorefter det smeltede metal har ødelagt gasslangerne.

284. M/S GRANITA af København, 366 B. R. T. Bygget 1936 af stål.

Brand om bord d. ¹³/₁₂ 56 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. ¹³/₁₂ 56.

Kl. ca. 17⁰⁰, da G. lå fortøjet ved Enghave Brygge og indtog brændselolie, indtraf en eksplosion i oliefyret til skibets centralvarmeanlæg, og en flamme slog ud af fyret og ramte forbrugstanken, hvis oliestandsrør sprængtes. Maskinrummet fyldtes med røg og sod, så den vagthavende maskinmester måtte søge op på dækket. Brandvæsenet fra land blev tilkaldt og slukkede ilden. Motorrummet blev en del beskadiget.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

285. M/S TROJA af København, 594 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Ålborg til Rekefjord i ballast.

Brand om bord d. ¹⁷/₁₂ 56 i Skagerak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Kristiansand d. ¹⁸/₁₂ 56.

Kl. 13⁵⁰, da T. under en SV.-lig kuling med høj sø lå underdrejet ca. 16 sm. SV. for Oksö fyr, udbrød der brand i motorrummet. Der blev straks slået alarm, og det forsøgtes ved hjælp af sodasavsmuld og ildslukkere at bekæmpe ilden, der var opstået ved skibets oliefyr til centralvarmeanlægget. Kl. 14⁰⁵ blev der over Skagen radio anmodet om øjeblikkelig hjælp, og kursen sattes mod Oksö fyr. Der blev endvidere sat nødflag, og nødraketter affyredes. Senere opnåedes forbindelse med Kristiansand radio. På grund af kraftig røg- og varmeudvikling i motorrummet måtte slukningsforsøg opgives, og motorrummet forlades. Åbningerne til dette lukkedes tæt, men kort efter sås flammer og røg i agterskibet, hvor branden trods slukningsforsøg bredte sig med voldsom fart. Kl. ca. 14⁵⁰, da T. befandt sig 2—3 sm. SØ. for Sognvaar fyr, gik motoren i stå. Mellem kl. 16⁰⁰ og 17⁰⁰ ankom et redningsskib, to ministrygere og lodsådene fra Oksö og Sognvaar til T., der arbejdede hårdt i den svære sø. Efter flere forgæves forsøg blev T. kl. ca. 17⁰⁰ taget på slæb af redningsskibet, og umiddelbart efter blev passagerer og besætning, da agterskibet var ompændt af flammer, og det befrygtes, at skibets brændselolie skulle eksplodere, under store vanskeligheder overført til de to lods-fartøjer. Da T. var slæbt i læ ved Oksö fyr, blev branden bekæmpet af 2 marinefartøjer og slukningsbåde fra land. Kl. ca. 20³⁰ var ilden slukket, og kl. 20⁴⁵ opankredes T. på Kristiansand red. Ved branden blev motorrummet og agteringen stærkt beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes stikflammer fra skibets centraloliefyr opstået ved tilbageslag i fyret under skibets bevægelser i søen.

FORSVUNDET

286. Ff. KIRSTEN OLSEN af Lohals, 19 B. R. T. Bygget 1955 af træ. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

Borteblevet i september 1956 i Kattegat.

Politirapport dat. ³/₁₀ 56. Søforhør i Rudkøbing d. ²⁶/₁₁ og i Skagen d. ²⁰/₁₂ 56.

D. ²⁸/₉ kl. ca. 19⁰⁰ meddelte K.O. over radioen, at fartøjet på rejse til Skagen befandt sig ca. 1 sm. N. for Anholt. Det blæste da en stærk SV.-lig storm. D. ²⁹/₉, om morgenen fandtes ved Knarskær i Vendelsøfjord en redning.skrans fra K.O. Da der ikke siden er hørt eller set noget til K.O., må det antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskerne Borge Ivan Olsen af Lohals, Ove Jensen Hjort af Udbyhøj og Henning Christian Knudsen af Råby.

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

MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

287. Ff. ULLA af Bagenkop, 16 B. R. T. På fiskeri i Kattegat.

Minesprængt d. $14\frac{1}{3}$ 56 i Kattegat; *sat på grund*.

Søforklaring og søforhør i Grenå d. $15\frac{1}{3}$ 56.

Kl. ca. 01³⁰, da U. under fiskeri befandt sig ca. 6 sm. NØ.t.Ø. $\frac{1}{4}$ Ø. af Hjelm fyr i ca. 23 m vand, indtraf under indhivning af voddet en kraftig eksplosion i vandet 50—60 m fra U. i retning af voddet, hvorved fartøjet blev læk. Fiskeredskaberne blev kappet, og kursen sættes mod land, hvor U. kl. ca. 03⁰⁰ blev sat på grund ved Boeslum strand ud for Kobbergården, da fartøjet ikke kunne holdes flydende. Kl. ca. 07⁰⁰ blev besætningen — 2 mand — reddet i land af strandfogeden. D. $11\frac{1}{4}$ kom U. flot ved fremmed hjælp.

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

OVERBORDFALD

288. M/S SIRI II af Svendborg, 282 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Arendal til København.

En mand forsvundet d. $16\frac{1}{1}$ 56 i Skagerak.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. $18\frac{1}{1}$ 56.

Kl. 13⁰⁰ afsejlede S. II fra Arendal. Kl. 21⁰⁰, da skibet under en let SØ.-lig brise med kraftig sneykning befandt sig ca. 7 sm. N. for Skagen, savnedes letmatros Helge Lysdahl Sørensen af Stilling ved Skanderborg, der sidst var set kl. 19⁰⁰ på vej ud af kabyssen. Der blev straks foretaget en undersøgelse om bord, samtidig med at skibet lagdes stille, men den forsvundne blev ikke fundet. Ca. 1 time senere sejlede S.II til Frederikshavn.

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

289. M/S OLIVIA MÆRSK af København, 11959 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Aruba til Rotterdam med råolie.

En mand forsvundet d. $12\frac{1}{2}$ 56 i Nordsøen.

Søforklaring i Rotterdam d. $13\frac{1}{2}$ 56.

Kl. 00⁰⁰, da O.M. afventede lods ved Hook van Holland, blev 4. maskinmester Svend Viggo Christian Hamp Selsmark, der havde gjort et nervøst indtryk, afløst i maskinen. Kort efter blev han set siddende på et dørtrin i officersgangen, men et øjeblik senere kunne han ikke findes. En undersøgelse blev straks iværksat, men uden resultat.

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

290. Ff. HAVGASIN af Våg, 95 B. R. T. Bygget 1883 af eg. På rejse fra Våg til Thors-havn.

En mand forsvundet d. $20\frac{1}{3}$ 56 Nordatlanten.

Søforhør i Våg d. $21\frac{1}{3}$ 56.

Kl. ca. 09⁵⁰, da H. under en frisk SSØ.-lig brise med tilsvarende sø befandt sig i nærheden af Lille Dimon, styrende en NØ.-lig kurs, savnedes kok Johan Michael Vejhe af Porkere, der sidst var set gå op fra lukafet kl. ca. 09⁰⁰. Skibet lagdes på modsat kurs, og der sejledes tilbage til Våg, uden at der blev set noget til den forsvundne.

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

291. Ff. LIZZIE af Saltangará, 88 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På fisken ved Island.

En mand faldet over bord og druknet d. $21\frac{1}{3}$ 56 på Reykjavik red.

Søforklaring i Reykjavik d. $23\frac{1}{3}$ 56.

Kl. ca. 18⁴⁵ afsejlede L. fra Reykjavik havn under en let SØ.-lig brise. Kl. ca. 19⁰⁰ hørtes et plask, og matros Pauli Jakobsen, der havde opholdt sig foran for overbygningen, sås i vandet. Maskinen blev straks sat på langsomt frem samtidig med, at skibet lagdes på modsat kurs mod den overbordfaldne, der sås foran for tværs om stb., men da L. nåede tilbage til ulykkesstedet, var den pågældende forsvundet. Lods båden fra Reykjavik tilkaldtes over radioen, og eftersøgning af farvandet fortsattes til kl. ca. 22³⁰, men uden resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet overbord som følge af et ildebefindende.

292. S/S KRUSAA af København, 2999 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra San Francisco til Duncan Bay.

En mand forsvundet d. $23\frac{1}{5}$ 56 i Stillehavet.

Søforklaring i San Francisco. d. $9\frac{1}{6}$ 56.

Kl. 21⁴⁵, da K. under en stiv NV.-lig kuling med moderat sø befandt sig i Stillehavet, savnedes fyrbøder Jørn Preben Larsen af Århus, der sidst var set på agterdækket kl. 15⁵⁵. En undersøgelse iværksattes ombord, og da den pågældende ikke kunne findes, blev skibet lagt på modsat kurs. Farvandet afsøgtes indtil kl. 23³⁰, da eftersøgningen opgaves, og rejsen fortsattes.

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

293. M/S MALACCA af København, 8414 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Aden til Suez med stykgods.

En mand omkommet ved drukning d. 19/7 56 i røde Hav.

Søforhør d. 15/8 56 i København.

Kl. 16³⁴, da M. under en svag NNV.-lig luftning befandt sig i nærheden af Center Peak Island på 14°58' N. 42°05' Ø., sås motormand Axel Edmund Andersen af København springe over bord. Der blev straks kastet to redningskranse over bord, og skibet lagdes på modsat kurs. Da M. kom tilbage til ulykkesstedet, sattes jollen i vandet, og kl. 17³⁰ blev den pågældende fundet drivende i vandet, tilsyneladende livløs. Der blev givet kunstigt åndedræt til kl. 23⁰⁰, men uden resultat.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at den pågældende sprang over bord.

294. SM. SVIP af Odense, 59 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På rejse fra Horsens til København med mælk.

En mand faldet over bord og druknet d. 15/10 56 i Øresund.

Søforhør i København d. 29/10 56.

Kl. ca. 02⁰⁰, da S., der førte klyver, top- og storsejl, i stille vejr med stærk N.-gående strøm befandt sig ud for Vedbæk, styrende S.-efter, faldt føreren — skibsfører Karl Jensen — der var ved at bjerge sejlene, og som netop havde halet klyveren ned, over bord. Førerens hustru, der sammen med føreren udgjorde S.s besætning, hørte førerens råb om hjælp, slog motoren fra og lagde roret hårdt i borde for at lægge skibet på modsat kurs. Herunder gik motoren i stå, og førerens hustru tændte nu et blus på dækket, for at den overbordfaldne skulle kunne svømme hen til skibet. Ca. 20 minutter senere kom et fiskefartøj til hjælp, og der blev sat en mand om bord i S., hvorefter der tilkaldtes hjælp fra land. S. ankredes op, og en eftersøgning påbegyndtes, men der sås intet spor af den overbordfaldne. Kl. ca. 14⁰⁰ blev S. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, der bugserede skibet ind til København.

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

295. Ff. BOOTHIA af Thyborøn, 28 B. R. T. Bygget 1941 af eg. På fiskeri i Østersøen.

En mand forsvundet d. 6/11 56 i Østersøen.

Politirapport dat. 8/11 56. Søforhør i København d. 20/11 56.

Kl. ca. 05³⁰, da B. under en NNV.-lig kuling befandt sig 155 sm. Ø.t.N. for Hammeren, var 3 mand af besætningen beskæftiget på dækket, der var oplyst af projektører, med agning af kroge, mens førerens opholdt sig i styrehuset. Fartøjet lå stille. Kl. ca. 05³⁵ savnedes fisker Søren Frederik Christensen af Agger pr. Vestervig, der havde arbejdet alene på dækket i stb. side. Den overbordfaldne eftersøgtes i ca. 8 timer, men uden resultat.

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

296. Ff. BRITA af Årsdale, 20 B. R. T. På fiskeri i Østersøen.

To mand forsvundet d. 14/11 56 i Østersøen.

Søforhør d. 16/11 56 i Neksø.

Kl. ca. 14³⁰, da B. under en jævn brise befandt sig på fiskeri ca. 86 sm. ØNØ. for Svaneke, tog fartøjet en overhaling, hvorved fisker Mogens Holm af Årsdale — der med ryggen imod stb. lønning var ved at klare liner op — faldt baglæns ud over siden. Maskinen blev straks slået bak og en redningskranse og et reb kastet ud til den forulykkede, dog uden at nå ham. Et øjeblik senere så besætningen skibets fører — Villy Hjorth Pedersen af Årsdale — svømme ca. 3 bådlængder fra B., men inden fartøjet nåede ham, var han forsvundet. En eftersøgning af området var resultatløs.

Anm. Ministeriet må antage, at fiskeren er faldet over bord som følge af vejrforholdene, og at fartøjets fører er sprunget ud efter ham.

297. Ff. EDEL GULDBERG af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1956 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand trukket over bord af voddet og druknet d. 17/11 56 i Nordsøen.

Politirapport dat. 18/11 56. Søforhør i Esbjerg 21/11 56.

Kl. 12¹⁵, da E.G., der under en let NV.-lig brise med store dønninger befandt sig ca. 118 sm. V. 1/4 S. for Grådyb Barre, var begyndt at sætte voddet, fik fisker Martin Iver Tanggård

Jacobsen af Esbjerg det ene ben i en løkke på vodtovet og blev trukket udenbords. Motoren blev straks kastet bak, og to redningskranse kastedes overbord tæt ved den overbordfaldne. Fartøjet blev sejlet tilbage til den overbordfaldne, der tilsyneladende var bevidstløs. Inden det med en bådshage var muligt at nå ham, forsvandt han under vandet. E.G. blev på stedet til kl. 15⁰⁰ og eftersøgte den overbordfaldne, men uden resultat.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

298. M/S CITADEL af Groningen, 369 B. R. T.

En havnearbejder kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 3/1 56 i København.

Politirapport dat. 3/1 56.

Kl. 18⁰⁵, medens C. lå fortøjet ved V.-kajen i Frihavnen, styrtede en havnearbejder, der var på vej forefter i skibets bb. side, ned i druknehullet, som henlå i mørke. Den tilskadekomne blev kørt på hospitalet i en tilkaldt ambulance.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

299. M/S ANNETTE S af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

En mand omkommet, og en mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7/1 56 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 7/1 56.

Kl. ca. 21⁴⁰, da A.S. lå ved Sydkajen i Redhavnen og lossede kryolit fra lastrum nr. 1 ved hjælp af en losseboom, blev en tom jernbalje hugget an og løftet. Medens den hang i losseløberen ca. 1 fod over lugekammen, faldt losseboomen ned over lugen og ramte en person — chauffør Malta Christian Henriksen — der opholdt sig på dækket. Den pågældende blev dræbt på stedet. Jernbaljen faldt ned i lasten, hvor den ramte en havnearbejder, der blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. En undersøgelse viste, at hangerspillet havde opgået sig.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at hangerspillets konstruktion muliggjorde, at palstangen kunne hænge på palenderne uden at falde i hak.

300. M/Fg. NYBORG af Nyborg, 2555 B. R. T. Bygget 1931 af stål.

En mand kommet til skade ved eksplosion i maskinrummet d. 7/1 56 i Nyborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10/1 56.

Kl. 12¹⁰ skulle en fyrbøder tænde op under den oliefyrede hjælpekedel ved hjælp af en fakkell. Herunder skete en kraftig eksplosion i røgekammeret, hvorved fyrbøderen blev slynget omkuld og kvæstede hovedet samt pådrog sig en hjernerystelse. Ved eksplosionen blev røgekammerdørene beskadiget.

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

301. S/S GUSTAV af Assens, 254 B. R. T. Bygget 1899 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 9/1 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 9/1 56.

Kl. 16¹⁰, da G. lå ved De danske Sukkerraffinaderier og lossede sukker i sække fra 2 lugen, gled en sæk, der var løftet ca. 3 m op, ud af stroppen, og faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder på ryggen. Den pågældende, der fik venstre knæ beskadiget, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

302. S/S MURISTAN af London.

2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 26/1 56 i Århus havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26/1 56.

Kl. ca. 18²⁰, da 2 havnearbejdere var beskæftiget med oprydning efter losning af korn i lastrum nr. 5 om bord i M., der lå fortøjet ved 10 m kajen i Århus havn, fiskede et sugerør, der var under ophivning i den delvis afdækkede luge, en skærstok, der ikke var sikret. Denne blev hevet lidt op, og herved faldt en del lugedæksler ned i lastrummet, hvor havnearbejderne blev ramt og kvæstet. I en tilkaldt ambulance blev de tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret mod ophivning.

303. S/S EGHOLM af København, 1752 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

En havnearbejder kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 9/3 56 i København.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 9/3 56.

Kl. 18⁴⁵, medens E. lå fortøjet ved pakhús 4 i Frihavnen, fik lossekrogen fra en kran i land under ophivning af et slæng kork i baller fra agterkant af nr. 2 underlast hold i en skærstok, der ikke var sikret. Skærstokken blev revet ud af sit spor og faldt ned i underlasten, hvor den ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

304. D.F.D.S. lægter nr. 25.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{9}{3}$ 56 i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. $\frac{9}{3}$ 56.

Kl. ca. 07⁴⁵, da D.F.D.S. lægter nr. 25 lå fortøjet langs siden af S/S „HINDSHOLM“ og lastede kobbervitriol i sække, fik en havnearbejder noget kobbervitriol i venstre øje. Den tilskadekomne, der havde stærke smerter i øjet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

305. Ff. ANNA BRØGGER af Hirtshals, 20 B. R. T. Bygget 1952. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{10}{3}$ 56 i Nordsøen.

Søforhør i Hirtshals d. $\frac{14}{3}$ 56.

Kl. ca. 08⁰⁰, da A.B. i stille vejr med tåge befandt sig ca. 44 sm. NV. for Hansted, var to mand af besætningen beskæftiget med indhivning af trawlwiren. Herunder kom fisker Ole Jørgensen af Lønstrup til at træde på wiren, hvorved han faldt, og venstre ben kom i klemme mellem wiren og spiltromlen og blev delvis knust. Drivremmen til trawlsplet blev straks koblet fra, og den tilskadekomne befriet, hvorefter fiskeredskaberne blev kappet, og kursen sættes mod Klitmøller. Ved ankomsten hertil kl. ca. 13³⁰ var den pågældende død som følge af forblødning.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

306. M/S VEST af København. Bygget 1919.

En mand af besætningen omkommet ved ulykkestilfælde d. $\frac{16}{3}$ 56 i København.

Politirapport dat. $\frac{16}{3}$ 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{16}{3}$ og $\frac{14}{4}$ 56.

Kl. ca. 08⁰⁰, medens V. lå fortøjet ved Islands Plads, skulle motoren startes ved trykluft efter reparation. Under forsøg derpå sprængtes glødehovedet på motorens agterste cylinder, og et sprængstykke ramte motorpasser Erhard Hintze af København i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han kort tid efter afgik ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes skjulte revner i glødehovedet.

307. M/S ARDEAS af Rotterdam.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{22}{3}$ 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. $\frac{22}{3}$ 56.

Kl. 18³⁰, da A. lå i Frihavnen og lastede i 2-lugen, der var oplyst, gik en havnearbejder fra mellemdæk nr. 2 til det ikke oplyste mellemdæk nr. 1, hvor den pågældende styrtede ned gennem lugeåbningen til lastrum nr. 1. Den tilskadekomne, der havde fået brud på bækkenet, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at 1-lugen ikke var indhegnet.

308. M/S THALETAS af Amsterdam, 499 B. R. T.

2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{26}{4}$ 56 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{26}{4}$ 56.

Kl. ca. 11⁵⁵, da T. lå fortøjet i Frihavnen med stb. side langs kaj og lastede kasser med dåsemælk ved hjælp af 2 bomme, skulle en længe, der befandt sig over lønningen, fires af. Herunder brækkede klampen, hvortil den stb. boms preventergerd var fastgjort, hvorved bommen kom i svingning. Herved tørnede længen mod lugekarmen, og kasserne, der stod på en træbakke, styrtede ned i bunden af lastrummet, hvor 2 havnearbejdere blev ramt. De tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

309. M/S CALIFORNIA af København, 4616 B. R. T. Bygget 1913 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. $\frac{7}{5}$ 56 i Odense havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. $\frac{7}{5}$ 56.

Kl. ca. 16³⁰, da en havnearbejder skulle fra mellemdæk nr. 4 ned i lastrum nr. 4 for at lempe frø til sugeren, trådte den pågældende ud på et lugedæksel, som gav efter, hvorved han faldt ned i underlasten, et fald på ca. 7 m, og brækkede 4 ribben. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

310. S/S FAUVETTE af London.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11/5 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 11/5 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/5 56.

Kl. 11¹⁵, da F. lå fortojet langs kaj i Frihavnen og lossede gummi i baller ved hjælp af kran i land, skulle en længe hives op gennem en luge, hvor den forreste sektion var tildækket. Under ophivningen fiskede kontravægten på kranwiren under skærstokken, der blev løftet op af sporet i den ene side og gled agterover, hvorved lugedækslerne faldt ned i lasten og ramte en havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var forsynet med sikringsanordning mod ophivning.

311. S/S LAURENSKERK af Haag, 7241 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22/5 56 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/5 56.

Kl. 07⁴⁰, da L. lå fortojet langs kaj i Frihavnen, skulle en luge på underste mellemdæk afdækkes. Herunder trådte en havnearbejder ud på den forreste lugesektion, hvorved et af lugedækslerne gled ud af sit leje og faldt med den pågældende ca. 4 m ned i lastrummet, hvorved havnearbejderen pådrog sig en hjernerystelse. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet. En undersøgelse viste, at flere af lugedækslerne var for korte.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

312. M/S FERNFJORD af Oslo, 2755 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

En mand kommet til skade d. 3/6 56 i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 3/6 56.

Kl. 16¹⁵, da en mand af besætningen var på vej ned ad landgangen, brækkede hangeren, hvori landgangen var ophængt, hvorved jernbøjlen faldt ned og ramte de pågældende i hovedet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance bragt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at wiren var defekt.

313. SM. MARIE af Nakskov, 26 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På grusfiskeri i Storebælt.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 8/6 56 i Storebælt.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11/6 og 29/6 56.

Kl. ca. 13⁰⁰, da M. fiskede grus ca. 800 m N. for Onsevig havn, fik bedstemanden, der passede gerdspillet, foden i klemme mellem et tandhjul og den kæde, der overfører trækket fra lossespillet til gerdspillet, hvorved foden beskadiges. Efter kapning af kæden blev tilskadekomne i en tilkaldt fiskekutter sejlet i land og kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes manglende afskærmning af spillet.

314. S/S SKULI MAGNUSSON af Reykjavik, 677 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22/6 56 i Esbjerg.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22/6 56.

Kl. ca. 11³⁰, da S.M. lå fortojet langs kaj og var ved at blæse kedlen af, blev en maskinarbejder fra land, der var ved at adskille en ventil på maskinens hoveddamprør, skoldet af damp, der strømmede ud fra ventilen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende trods givet påbud adskilte ventilen, forinden trykket var gået af kedlen.

315. M/S BYGHOLM af Ålborg, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12/7 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 12/7 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24/7 56.

Kl. ca. 14⁰⁰, da B. lå ved Christians Brygge og lastede fjer i baller, fiskede en krog i et tomt net, der var under ophivning i lastrum nr. 2, den forreste skærstok på mellemdækket, som var delvis afdækket. Herved forskubbedes skærstokken, og nogle lugedæksler samt en havnearbejder, der stod på lugen, faldt ned i bunden af lastrummet. Den pågældende blev ramt af en luge i brystet og blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret mod ophivning.

316. M/S PASADENA af København, 8607 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20/7 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 20/7 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/7 56.

Kl. ca. 10¹⁵, da P. lå ved Orientkaj og lossede fra lastrum nr. 4, var nogle arbejdere og et medlem af besætningen beskæftiget med at laste proviant, der landedes på mellemdækslugen, hvis forreste sektion var dækket over, bortset fra de tre yderste lugedæksler om bb.

Under arbejdet trådte det pågældende besætningsmedlem ud i den utildækkede del af sektionen, og styrtede ned i bunden af lastrummet — et fald på ca. 10 m — og blev hårdt kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

317. Pram F.B. 14 af København, 115 B. R. T. Bygget 1944 af jernbeton.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16/8 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 16/8 56.

Kl. 17³⁰, da F.B. 14 lå ved pakhuis 34 i Frihavnen og lastede rundjern, ramte en længe rundjern, der var under nedfiring i lastrummet, en tværskibs skærstok, som blev forskubbet, hvorved en langskibs skærstok faldt ned i lastrummet og ramte en havnearbejder, der fik venstre skulder beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokkene ikke var fjernet eller sikret.

318. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg.

En mand omkommet d. 1/10 56 i Wismar.

Søforklaring d. 4/10 56 i Stubbekøbing.

Kl. ca. 20⁴⁵ da dæksdreng Knud Erik Sørensen af Mou forsøgte at springe i land fra lønningen, forfejlede han springet og ramte kajen med bryst og hoved, hvorefter han faldt ned mellem skibet og kajen. Der blev straks kastet en redningskrans i vandet, og redningsmandskab fra land tilkaldtes. Ca. 10 minutter senere blev den overbordfaldne bjærget i bevidstløs tilstand og i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, hvor han afgik ved døden uden at være kommet til bevidsthed.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

319. S/S NIKITA - K af Panama.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24/10 56 i Københavns havn.

Politirapport dat. 24/10 56.

Kl. 23⁰⁴, da N.K. lå fortøjet ved Svanemølleværket, styrtede en mand af besætningen under passage af nogle planker, der var anbragt på dækket mellem ræling og lugekarm op til ca. 30 cm under rælingens overkant, ned på kajen og blev alvorligt kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende var beruset i middelsvær grad.

320. B/B GORM af København, 104 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20/11 56.

Politirapport dat. 20/11 56. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20/11 56.

Kl. ca. 15²⁰, da G., der assisterede et norsk skib til kaj ved Redmolen, med hækken skulle skubbe skibets bov ind til kajen, havde en mand af G.s besætning været beskæftiget med at hale det slække af slæbetrossen ind på G.s dæk. Da G.s agterende lå an mod det andet skibs bov, blev maskinen sat på halv kraft bak. Herunder kom slæbetrossen uklar af skruen, og den pågældende, der holdt fast i trossen, blev trukket over bord og suget ned til skruen. Maskinen blev straks stoppet, og den overbordfaldne, der havde fået begge ben skåret over, blev hjulpet om bord og i en ambulance ført til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

321. Ff. OSCAR JENSEN af Skagen, 10 B. R. T.

Tre mand kommet til skade ved eksplosion i lukafet d. 9/12 56 i Skagen havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 9/12 56.

Kl. ca. 06³⁰, da O.J. lå fortøjet ved kaj i Skagen havn, indtraf en eksplosion i fartøjets lukaf, hvorved tre mand, der opholdt sig i lukafet, blev forbrændt i ansigt og på hænder. De tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes udstrømmet gas fra et ikke lukket gasapparat.

DANSKE SØRETTES DOMME

eller udtalelser i 1956 om
søulykker overgået danske skibe.

⁵/₁ 56. Skagen søret.

Ff. „Jens“ af Bønnerup og Ff. „Skaga“ af Skagen kollideret d. ²⁶/₈ 55 i Kattegat.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 219).

S.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og af anordning nr. 120 af ¹¹/₄ 1953 om udkigstjeneste i danske skibe samt af sømandslovens § 10.

¹⁸/₁ 56. Politimesteren i Gråsten.

Ff. „Lilli“ af Egersund. Brand om bord d. ¹³/₉ 55.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 317.)

L.s fører idømt en bøde på 30 kr. for overtrædelse af tilsynslovens § 15 samt for overtrædelse af § 342 i bekendtgørelse om forskrifter for skibes bygning og udstyr m. v.

¹⁰/₂ 56. Århus kriminalret.

Motorbåd uden navn og kaproningsbåd kollideret d. ¹⁶/₇ 55 i Århus bugt.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 206.)

Motorbådens fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.
Frifundet for overtrædelse af straffelovens § 252.

²¹/₃ 56. Retten for Maribo m. v.

SM. „Palo“ af Bandholm grundstødt d. ⁵/₄ 55 ved Møns S.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 62.)

P.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af handelsministeriets bekendtgørelse af ²⁵/₉ 1948 om sejlanvisninger for skibe.

²⁸/₃ 56. Østre landsret.

M/S „Marsk Stig“ af Grenå og M/S „Primo“ af Hundested kollideret d. ⁸/₁₂ 52 i Kattegat.
(Se D.S.U.S. 1952 nr. 255.)

P.s fører idømt en bøde på 80 kr. ved søretten i Frederikssund d. ⁴/₃ 53 for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16.b.

Frikendt ved Østre landsret d. ⁷/₁₂ 53.

Ved Højesterets dom af ¹⁸/₃ 55 ophævedes underrettens og landsrettens domme, og sagen henvistes til underretten, idet denne ret ved første behandling ikke havde været tiltrådt af to søkyndige mænd.

Frikendt ved Frederikssund søret d. ¹⁸/₈ 55.

P.s fører idømt en bøde på 80 kr. ved Østre landsret d. ²⁸/₃ 56.

¹⁵/₅ 56. Åbenrå søret.

SM. „Peder Most“ af Svendborg grundstødt d. ¹³/₈ 55 ved Jyllands Ø.-kyst.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 96.)

P.M.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

²²/₅ 56. Nyborg søret.

D/Fg. „Christian IX“ af Korsør og M/S „Esso Balder“ af Nyborg kollideret d. ²³/₃ 55 i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 177.)

C. IX.s fører frifundet efter sølovens § 289, men dømt for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16.b. med strafs bortfald i medfør af straffelovens § 84. Dommen indanket af anklagemyndigheden til Østre landsret til domfældelse efter anklageskriftets principale påstand samt til skærpeelse.

Efter at D.S.B.s søfartsvæsen efter aftale med handelsministeriet havde meddelt samtlige skibsførere, at søvejsreglerne skulle overholdes, meddelte handelsministeriet statsadvokaten, at man ikke nærede ønske om opretholdelse af anken.

⁴/₆ 56. Åbenrå søret.

Ff. „Judi“ og M/S „Varnæs“ begge af Åbenrå, kollideret d. ¹³/₇ 55 i Åbenrå fjord.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 204.)

J.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

¹¹/₈ 56 og ²⁹/₉ 56. Frederikshavn søret.
Ff. „Chr. Brink“ af Frederikshavn og Ff. „Ferder“ af Vesterø kollideret d. ⁵/₁ 56 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 126.)

C.B.s fører vedtaget en bøde på 40 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 9.e.

F.s bestemand idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

²⁷/₈ 56. Skive søret.

SM. „Fauna“ af Feggesund sunket (forlist) d. ²¹/₆ 56 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 234.)

F.s fører indenretslig vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 26, 2. stk.

⁶/₉ 56. Sø- og handelsretten.

M/S „Herbrand“ af København grundstødt d. ⁷/₃ 55 på Galloper.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 37.)

H.s fører idømt en bøde på 500 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og sømandslovens § 76.

H.s vagthavende styrmand blev frifundet, fordi føreren havde udsat kursen og var på broen under sejladsen.

¹³/₉ 56. Politimesteren i Rudkøbing.

SM. „Pax“ af Marstal grundstødt d. ²⁴/₃ 56 ved Hesselø.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 34.)

P.s fører vedtaget en bøde på 100 kr. for overtrædelse af handelsministeriets bekendtgørelse af ²⁵/₉ 1948 om sejlplanvisninger for skibe.

¹⁴/₉ 56. Ålborg søret.

SM. „Danebrog“ af Ålborg og M/S „Clio“ af Bergen kollideret d. ²⁸/₁ 55 i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 165.)

D.s fører frikendt for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16.b.

¹³/₁₀ 56. Færøernes ret.

M/S „City of Norwick“ af Våg. En mand omkommet ved et ulykkestilfælde d. ¹⁵/₈ 55.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 362.)

C. of N.s fører frikendt for overtrædelse af § 4, b, i bekendtgørelse nr. 55 af 10. marts 1928 om laste- og lossearbejde m.m.

¹⁶/₁₀ 56. Højesteret.

M/Fg. „Broen“ og D/Fg. „Holger Danske“, begge af Korsør, kollideret d. ²³/₂ 54 i Nyborg fjord.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 151 og 152.)

B.s fører, der ved Nyborg søret d. ²/₁₂ 54 var idømt en bøde på 1000 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 og af søvejsreglernes regel 27 og 29 samt af anordning nr. 120 af ¹¹/₄ 53 om udgijstjeneste i danske skibe fik dommen stadfæstet ved Østre landsret d. ¹⁰/₃ 55.

H.D.s fører, der ved Nyborg søret var blevet frifundet for overtrædelse af søvejsreglernes regel 19 og 22, blev d. ¹⁰/₃ 55 ved Østre landsret idømt en bøde på 1000 kr.

Sagen indankedes for Højesteret af H.D.s fører til frifindelse og af anklagemyndigheden til skærpelse af straffen. Seks dommere har deltaget. Fire dommere finder ikke, at tiltalte ved de forhold, der i dommen er anset bevist, har begået grove fejl i tjenesten.

Dom: Sørettens dom bør, såvidt påanket er, ved magt at stande. (Det vil sige kun B.s fører dømtes)

²⁵/₁₀ 56. Esbjerg søret.

Ff. „C. F. Tietgen“ af Esbjerg. Brand om bord d. ⁵/₂ 56.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 261.)

C.F.T.s fører frikendt u.h.t., at han ikke var om bord på det pågældende tidspunkt. — Dissens.

³⁰/₁₀ 56. Ålborg søret.

S/S „Stina Dan“ af Esbjerg. Brand i mandskabsapteringen om bord d. ¹⁶/₄ 54.

(Se D.S.U.S. 1954 nr. 317.)

S.T.s fører idømt en bøde på 50 kr. for overtrædelse af § 5, sidste stk., i bekendtgørelse nr. 9 af 24. januar 1953 om skibsmandskabets opholdsrum.

⁶/₁₁ 56. Åbenrå søret.

SM. „Gerdi“ af København grundstødt d. ¹⁵/₅ 56 ved Gerrild fyr.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 236.)

G.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 samt for overtrædelse af handelsministeriets bekendtgørelse af ²⁵/₉ 1948 om sejlanvisninger for skibe.

¹²/₁₁ 56. Varde søret.

Ff. „Confidence“ og Ff. „Ella“, begge af Esbjerg, kollideret d. ¹⁵/₇ 56 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 170.)

C.s bedstemand idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

⁶/₁₂ 56. Helsingør søret.

M/Fg. „Dan“ af Helsingør tørnet færgeløjet i Helsingør havn d. ¹/₈ 55.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 211.)

D.s maskinchef idømt en bøde på 300 kr. (hæfte 15 dage) for overtrædelse af sømandslovens § 76.

D.s vagthavende maskinmester idømt en bøde på 200 kr. (hæfte 10 dage) for samme overtrædelse.

TABEL A

Art og antal af de for året 1956 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens art	Danske skibe																		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 udgig		Undladelse af at bennytte loddet		Overlastning eller utilbørlig lastning		Skødesløs navigation		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret		Fremmede skibe		Ialt		SM		S/S og M/S		Tilsammen		SM		S/S og M/S		Tilsammen																						
	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	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	Besætning	Passagerer	Besætning	Passagerer																			
Grundstødning . .	18	7	7	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	13	6	4	2	14	50	57	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—													
Kollision, påsejling o. l. .	3	5	5	2	4	—	6	—	—	—	—	1	—	19	6	15	19	2	4	55	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
Tørnet under- vandshindring.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—												
Kæntring	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
Sprunget læk	9	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Maskinhavari	4	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
Andre havarier ..	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	8	6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—							
Brand	—	—	9	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	1	1	1	1	20	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Forsvundet	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Minesprængning o. l. krigsårsag	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Overbordfald	1	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	4	5	—	4	—	9	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Andre ulykkestilfælde.	—	—	3	2	1	2	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	—	—	9	6	18	2	—	2	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt	41	15	33	16	5	3	6	—	—	—	—	2	3	1	45	18	23	25	20	65	176	145	22	—	6	—	28	—	2	—	—	5	—	7	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			

 Samlet antal opførte søulykker = 321

TABEL B

Art og antal af de i året 1956 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 ..	2	33	—	—	2	33
Kollision	2	15	—	—	2	15
Kæntring	—	—	—	—	—	—
Brand	3	24	—	—	3	24
Forsvundet	1	19	—	—	1	19
Krigsskade	—	—	—	—	—	—
Andre årsager	8	292	1	24	9	316
Ialt	16	383	1	24	17	407

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m. m. i året 1956 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m. m.				Tilsammen		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 Hanstholm)	2	2	1	—	5	1	—	—	—	1	6	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde) ...	2	1	1	—	4	1	6	—	—	7	11	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen) ..	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	4	—	—	—	
Limfjorden.....	6	1	—	—	7	1	5	—	—	6	13	—	—	—	
Læsø	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Anholt	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø	—	1	—	—	1	—	4	—	—	4	5	—	5	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg)	2	1	—	—	3	—	4	—	—	4	7	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland ..	3	—	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn	3	—	—	—	3	—	2	—	—	2	5	—	—	—	
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	3	1	—	—	4	1	—	—	—	1	5	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	1	3	—	—	4	2	7	—	—	9	13	—	—	—	
Saltholm	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet)	8	2	—	—	10	3	11	—	—	14	24	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst.	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst.	1	—	—	—	1	3	1	—	—	4	5	—	—	—	
Ialt	37	12	2	—	51	13	49	—	—	62	113	—	5	—	

ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
African Reefer, Esbjerg, M/S	102	Dagny, Hernösand, SM.....	75
Alberta, Marstal, SM.	50	Dan, Helsingør, M/Fg	210
Alexandra, Esbjerg, S/S	85	Dana, Rønne, SM.	219
Alfred Hinsch, Hamburg, M/S	63	Dannebrog, Hvide Sande, Ff.	72
Alsterdamm, Hamburg, M/S	29	Dejrø, Ærøskøbing, M/S	250
Alva, Ålborg, SM.	235	Despina, Puerto Limon, S/S	8, 37
Amazona, Hamburg, M/S	114	Diana, Odense, S/S	268
Anna, København, Ff.	270	Doris, Karlshamn, Ff.	27
Anna Brøgger, Hirtshals, Ff.	305	Dybvig, Fejø, SM.	87, 205
Anna Lise, Frederikshavn, Ff.	188		
Anna Marie, Skærbæk, Ff.	135	Edel Guldberg, Esbjerg, Ff.	297
Anne Jacobs, Brake, M/S	41	Edelweiss, Esbjerg, Ff.	165
Annette S, Svendborg, M/S	299	Egholm, København, S/S	303
Anni, Søby, Ff.	166	Elisabeth, Basel, M/S	22
Ardeas, Rotterdam, M/S	307	Elisabeth, Skagen, Ff.	150
Argo, Kolding, SM.	231	Elka, København, SM.	225
Arne, Skagen, Ff.	229	Elkana, Skagen, Ff.	283
Asia, København, M/S	259	Ella, Esbjerg, Ff.	171
Astrality, London, M/S	184	Ellen Mærsk, København, M/S	134
Atena, København, M/S	279	Elmar, Odense, SM.	1
Auma, Kalundborg, SM.	263	Else Constance, Skagen, Ff.	181
Axelhus, Odense, M/S	118	Else Kirsten, Skagen, Ff.	156
		Else Nielsen, København, S/S	216
		Emil, Rendsburg, M/S	31
Bakken, Nørresundby, SM.	183	Eriksborg, Kivik, S/S	142
Ballen, Ålborg, SM.	145	Erkalin, Groningen, M/S	67
Beja, Delfzijl, M/S	95	Erna, Neksø, SM.	44
Benny Skou, København, M/S	39	Erna, Odense, SM.	12
Bernina, Rotterdam, M/S	74	Erna, Ulebergshamn, SM.	91
Bethania, Esbjerg, Ff.	139	Esso København, København, M/S	133
Betty, Skærbæk, Ff.	136	Esther, Rønne, Ff.	248
Beykoz, Istanbul, S/S	66	Estrid Torm, København, M/S	53
Bibe, Odense, M/S	152	Evy, Esbjerg, Ff.	241
Bintang, København, M/S	15	Expres, Nyord, SM.	220
Birte, København, S/S	196	Eystnes, Skála, Ff.	275
Birte, København, SM.	163		
Bokul, Gudhjem, SM.	260	Fauna, Fæggesund, SM.	234
Boothia, Thyborøn, Ff.	295	Fauvette, London, S/S	310
Brasilien, København, M/S	271	F.B.14, København, Pram	317
Bremer Boerse, Bremen, M/S	16	Feniks, Gdynia, Trawler	93
Brita, Årdsdale, Ff.	296	Ferder, Vesterø havn, Læsø, Ff.	127
Biynhild, Skopun, Ff.	238	Fernfjord, Oslo, M/S	312
Bulgaria, Varna, S/S	199	Franz Mathies, Hamburg, S/S	5
Burgundia, Rønne, SM.	11	Freden, Rønne, Ff.	209
Bygholm, Ålborg, M/S	182, 315	Frederikshavn, Frederikshavn, M/S	274
		Frejo, Rotterdam, M/S	191
		Furbo, Nørresundby, SM.	224
California, København, M/S	309		
Caltex III, Esbjerg, M/S	164	Galten, Masnedsund, M/S	221
Carl Jensen, Kiel, SM.	96	Gerda, Allinge, SM.	177, 240
Carrara, Rendsburg, M/S	120	Gerdi, København, SM.	236
C. F. Tietgen, Esbjerg, Ff.	261	Gila, Egernsund, M/S	58, 192
Charlotte Mærsk, Fredericia, M/S	62	Glyngøre, Nykøbing M., D/Fg.	153
Cherie, Esbjerg, Ff.	237	Gorm, København, B/B	320
Chr. Bach, Hundested, SM.	46	Granita, København, M/S	284
Chr. Brink, Frederikshavn, Ff.	126	Gudnæs, København, M/S	249
Citadel, Groningen, M/S	298	Gustav, Assens, S/S	301
Clytia, Holbæk, SM.	4, 318		
Confidence af Esbjerg, Ff.	170	Haabet, Nørresundby, SM.	79
Cremon, Dornbusch, M/S	110	Hafnia, Århus, M/S	2, 51

	Nr.		Nr.
Hanne Skou, København, S/S	32, 232	Linnea, Mariager, SM.	14
Harburg, Hamburg, S/S	84	Lis, Marstal, SM.	211
Harry, Groningen, M/S	107	Lise, København, M/S	215
Havgasin, Våg, Ff.	290	L. I. Weber, Marstal, SM.	208
Havørnen, Thyborøn, Ff.	247	Lizzie, Saltangarå, Ff.	291
Helene, Sønderborg, Ff.	272	Lone, Hadsund, SM.	186
Helen, May, Esbjerg, Ff.	218	Lya, København, Lf.	252
Helge, Odense, SM.	128	Lykkens Prøve, Roskilde, Ff.	278
Henriette, Skagen, Ff.	137	Lægter nr. 25., D.F.D.S.	304
Hera, Øster Hurup, Ff.	65	Løvenørn, København, Inspektionsskib	45
Herkules, Frederikshavn, Ff.	131		
Hermann, Hamburg, M/S	35	Maja, Hamburg, SM.	59
Hika, Fåborg, SM.	115	Malacca, København, M/S	293
Hirsholm, Frederikshavn, SM.	185	Manø, Lohals, SM.	101
H. J. Kyvig, Haugesund, M/S	123	Maria Numssen, Hamburg, M/S	7
Hjördis Thorén, Uddevalla, M/S	36	Maria, Hadsund, Ff.	258
Hochmeister, Flensburg, M/S	57	Marie, Nakskov, SM.	313
Hof, Århus, Lf.	172	Marie Boye, Marstal, M/S	256
Holmur, Sørvåg, M/S	125	Maris Shandris, Piræus, M/S	20
Hondrog, Delfzijl, M/S	80	Mars, Ålborg, SM.	17
Hulda Wal, Køge, SM.	68	Marta, Sibbo, M/S	76
		Martha, Emden, M/S	42
Inge, Rendsburg, M/S	109	Memel, Bremen, M/S	100
Inge-Lene, Ålborg, SM.	38	Meonia, København, M/S	144
Inger Marie, Skagen, Ff.	266	Midsjø, Hundested, Ff.	167
Ingrid, Nyborg, SM.	52	Milla, København, SM.	269
Iris Thy, Marstal, SM.	257	Minde, Marstal, SM.	158
Isefjord, Århus, Stf.	251	Minerva, Dragør, SM.	230
Ivan Kondrup, København, S/S	194	Mjølner, Helsingør, Isbryder	141
Izmit, Istanbul, S/S	25	Mogens S., Svendborg, M/S	148, 243
		Mojenhörn, Hamburg, M/S	98
Jane Bruun, Skagen, Ff.	151	Mollou, Nykøbing F., SM.	281
Jens Christian, Skagen, Ff.	24	Monica, Helsingfors, M/S	113
Jens Emil, Skagen, Ff.	43	Moray Firth, Hirtshals, Ff.	155
Jens Toft, København, S/S	149	Morild, Egersund, SM.	213, 222
John, Marstal, SM.	179	Muristan, London, S/S	302
Jørgen Løth, Skagen, Ff.	138	Møen, Åbenrå, M/S	3
Jørgen Ring, SM.	89		
		Nelly, Hirtshals, SM.	187
Karen, Ålborg, SM.	61	Niels Otto, Randers, SM.	200
Karna, Ålborg, SM.	122	Nikita-K, Panama, S/S	319
Ketty, Bandholm, SM.	277	Nora, Struer, SM.	233
Kirsten Olsen, Lohals, Ff.	286	Nordkysten, Esbjerg, SM.	160
Kirsten Skou, København, M/S	116	Nordvest, København, M/S	195
Klara Marie, Rønne, SM.	99	Norik, Hernøsand, SM.	64
Knud Erik, Nykøbing F., SM.	90	Norma Sørensen, Odense, SM.	273
Konsul Sartori, Kiel, M/S	81	N. V. Rough, Skagen, Ff.	198
Korsholm, Horsens, M/S	154	Nyborg, Nyborg, M/Fg.	300
Krestine, Mariager, SM.	49		
Kristian, Juelsminde, Ff.	280	Oline, Bønnerup, Ff.	202
Kronoland, Gøteborg, M/S	33	Olivia Mærsk, København, M/S	289
Kronprinsesse Ingrid, M/S	21	Omega, Mariager, SM.	13
Krusaa, København, S/S	292	Oscar Jensen, Skagen, Ff.	321
		Ostmark, Hamburg, M/S	6
La Mer, Hvide Sande, Ff.	267	Otto, Vejle, M/S	173
Langelands Paket, Rudkøbing, SM.	121,		
	207, 226	Palme, Rødvig, SM.	7
Laura, Ålborg, SM.	214	Palmyra, Hamburg, M/S	104
Laura, Stubbekøbing, SM.	48	Panama, København, M/S	159
Laurenskerk, Haag, S/S	311	Paraguay, København, M/S	262
Lea, Kalmar, SM.	117	Paris, København, S/S	244
Leo, Marstal, M/S	176	Pasadena, København, M/S	316
Leonie, Gråsten, SM.	69	Pax, Marstal, SM.	34
Linda Dan, Esbjerg, S/S	204	Peter, Åbenrå, SM.	228

	Nr.		Nr.
Petrea, Udby, Ff.	189	Thaletas, Amsterdam, M/S	308
Piscator, Esbjerg, Ff.	264	Thor, Frederikshavn, Stf.	132
		Thor, Rønne, Ff.	245
Randi, Hasle, Ff.	105	Thronder, Skagen, Ff.	55
Regina, Haren/Ems, M/S	103, 106	Thurø, Bønnerup, Ff.	203
Rendbjerg, Egernsund, M/S	28, 254	Tolle, Ærøskøbing, SM.	227
Rentala, Århus, SM.	119	Torafire, Arendal, S/S	82
Rex, Esbjerg, Ff.	140	Torjan, Odense, SM.	30
Rita, Hasle, SM.	201	Tramp II, Niendorf, Lf.	77
Ritornel, Groningen, M/S	108	Troja, København, M/S	212, 285
Robert Thode, Frederikshavn, Ff.	265		
		Ulla, Bagenkop, Ff.	287
S. 325, Kiel, Lf.	253	Uwe Ursula, Hamburg, M/S	88
Sallingsund II, Nykøbing M., M/Fg.	19		
Sally Mærsk, København, M/S	147	Varnæs, Åbenrå, M/S	161
Salta, Bergen, M/S	54	Vera, Holbæk, SM.	190
Samos, København, M/S	180	Verdandi, Esbjerg, Ff.	246
Saxo, Nørresundby, SM.	178	Veritas, Wollin, M/S	71
Seemöwe, Lübeck, M/S	111	Verner, Skagen, Ff.	157
Selim, Istanbul, S/S	10	Vest, København, M/S	306
Siena, København, M/S	143	Vesta, Ålborg, SM.	78
Sif, København, Lægter	129	Vian, Randers, M/S	60
Simplon, Hamburg, M/S	23	Vistula, Frederikshavn, M/S	146
Siri II, Svendborg, M/S	288	Vittov, Sassnitz, Ff.	56
Sjósøki, Strænder, Ff.	174	Volo, Fakse Ladeplads, SM.	169
Skandia, Marstal, SM.	112, 282	Vón, Thorshavn, Ff.	175
Skansen, Nørresundby, SM.	18		
Skibsladner, Lohals, SM.	239	Wendula, Skärhamn, Ff.	26
Sküli Magnússon, Reykjavik, S/S	314	W. G. Marshall, Våg, Ff.	92
Storebælt, Korsør, M/Fg.	130	Willida, Hamburg, M/S	40
Sundbjerg, Egernsund, M/S	242	W. Klitgaard, Frederikshavn, SM.	47
Sundet, København, Ff.	255		
Svanen, Middelfart, SM.	124	Yolac, Istanbul, S/S	276
Svip, Odense, SM.	294		
Swell II, Stockholm, Lf.	70	Zeus, Grundsund, SM.	86
Süd-West, Hamburg, M/S	9	Zwerver, Rotterdam, M/S	217
Sølvøy, Haugesund, M/S	83		
Søren Sandholm, Thyborøn, Ff.	223	Ægir, Helsingør, Ff.	168
		Ærø, Ærøskøbing, M/S	162
Taurus, Svaneke, SM.	73		
Tello, København, M/S	193, 197		
Ternen, Frederikshavn, Ff.	94	Robåd uden navn	206