

DANSK
SØULYKKE-STATISTIK

1958

UDGIVET AF
MINISTERIET FOR HANDEL, INDUSTRI OG SØFART

APRIL 1959

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 1958 er der opført 386 søulykker, hvilket er noget mere end i 1957 og 1956, hvor tallene var henholdsvis 334 og 321.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1958 1 skib på 2990 B. R. T. gået tabt. I 1957 og 1956 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 0 og 1 skib på 24 B. R. T.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1958 10 skibe på ialt 593 B. R. T. I 1957 og 1956 var de tilsvarende tal henholdsvis 16 skibe på ialt 901 B. R. T. og 16 skibe på ialt 383 B. R. T.

(De forliste skibe er opført som nr. 54, 183, 247, 255, 266, 275, 276, 279, 300, 303 og 326).

I året 1958 har der været ialt 14 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 4 tilfælde i motorskibe, 6 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft, 3 tilfælde i fiskefartøjer og 1 tilfælde i en motorbåd.

I året 1958 er 9 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1957 og 1956 var de tilsvarende tal henholdsvis 7 og 11.

Der er ialt omkommet 47 personer ved søulykker i 1958, alle var søfarende.

I året 1958 har danske søretter i 24 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

Hvor i det efterfølgende intet årstal er anført ved datoen, er året 1958.

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	3
Søulykker i 1958:	
Grundstødning	5
Kollision, påsejling o.l.	27
Tørnet undervandshindring	48
Kæntring	48
Sprunget læk	49
Maskinhavari	51
Andre havarier	53
Brand	56
Forsvundet	58
Minesprængning o. l. krigsårsag	59
Overbordfald	59
Andre ulykkestilfælde	60
Danske søretters domme eller udtalelser i 1958 om søulykker overgået danske skibe	69
Tabeller indeholdende statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1958	72
Alfabetisk navneregister	75

SØULYKKER i 1958

GRUNDSTØDNING

1. M/S LUKAS M. af Delfzijl, 200 B. R. T. På rejse fra Frederikssund til Great Yarmouth med østersskaller.

Grundstødt d. 4. jan. i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 6. jan.

Kl. 12³⁰ grundstødte L.M. under en SØ.-lig kuling med udgående strøm på Store Tørvegrund ved den N.-lige røde 2-kost. D. 6. jan. kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at farvandsafmærkningen som følge af isforholdene ikke var i orden.

2. Ff. CODAN af Ålborg, 15 B. R. T. Bygget 1918 af eg og bøg.

Strandet d. 5. jan. ved Bornholms S.-kyst.

Politirapport dat. 15. jan. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 5. feb.

D. 4. jan. kl. ca. 17⁰⁰, da C. lå fortojet til kaj i Arnager havn tilså føreren fortøjningerne, som bestod af ialt 6 trosser. D. 5. jan. kl. ca. 07⁰⁰ sås C., der i nattens løb, under en stiv SSØ.-lig kuling med Ø.-gående strøm, havde revet sig løs, strande ca. 200 m Ø. for Arnager havnebro. Ved grundstødningen fik C. svære bundskader.

3. S/S MOREMACRIO af New York, 7888 B. R. T. På rejse fra København.

Grundstødt d. 5. jan. ved Sjællands Ø.-kyst.

Kl. 01³⁷ grundstødte M., der havde lods om bord, under SØ.-lig vind med N.-gående strøm i Kronløbet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes en stærk S.-gående understrøm.

4. M/S BARBARA af Groningen, 282 B. R. T. På rejse fra Gøteborg til Nykøbing M. i ballast.

Grundstødt d. 9. jan. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 9. jan.

Kl. 09³⁰ grundstødte B. i snetykning NV. for Mou bro. kl. 19⁰⁰ kom B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

5. SM. INGE af Gedser, 19 B. R. T. Bygget 1859 af eg. På rejse fra Nysted til Odense med kalkmel.

Grundstødt d. 13. jan. ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 16. jan. Søforklaring og søforhør i Bogense d. 16. jan.

Natten mellem d. 12. og 13. jan. passerede I. Lillegrund lys- og klokketønde. Umiddelbart efter blev det tæt tåge, og med motoren gående langsomt frem styredes en NV.-lig kurs. Kl. ca. 15⁰⁰ grundstødte I. under en jævn NØ.-lig brise med tæt tåge og NV.-gående strøm på Agernæs Flak. Ved grundstødningen blev I. læk. Der afgaves nødsignal, og kl. ca. 23⁰⁰ blev besætningen — 2 mand — taget om bord i et fiskefartøj og sejlet til Bogense. D. 14. jan. kom I. flot ved fremmed hjælp og blev slæbt til Bogense.

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

6. SM. SIVAL af Ålborg, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Ålborg til København med råjern.

Grundstødt d. 13. jan. i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. 13. jan. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 24. jan.

Kl. ca. 05⁰⁰, da S., der styrede SØ., under en svag SØ.-lig brise befandt sig 4—5 sm. V. for Hesselø, blev det tæt tåge, hvorefter farten nedsattes, og loddet holdtes gående. Kl. 06³⁰ ændredes kursen til ØSØ., men kl. ca. 07⁰⁰ tog S. grunden på Hesselø NV.-rev og blev stående. Kl. 16³⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen knustes krigen.

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

7. M/S STANDARD af Göteborg, 399 B. R. T. På rejse fra Nyborg til Åbenrå med olie og benzin.

Grundstødt d. 13. jan. ved Thurø.

Strandingsindberetning dat. 13. jan.

Kl. 03¹⁰ grundstødte S. i stille, diset vejr med S.-gående strøm på Thurø Rev. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

8. SM. CLEMENS af Århus, 173 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse fra Stettin til Middelfart med kul.

Grundstødt d. 14. jan. i Smålandsfarvandet.

Søforhør i Middelfart d. 16. jan.

D. 13. jan. kl. 23³⁵ passerede C. under en svag Ø.-lig brise med sne- og sludbyger lys- og fløjtetønden på 55°02'2 N 11°18'4 Ø., hvorefter der styredes rv. 331°, idet strømmen antoges at være V.-gående med en fart på 1 knob. Kl. ca. 23⁴⁵ nedsattes sigtbarheden stærkt under en sludbyge. Farten mindskedes, og der sattes udvig og afgaves tågesignal. D. 14. jan. kl. 01³⁵ gjordes loddet klar, men kl. 01⁴⁰ tog skibet grunden ud for Skovklint ved Omø og blev stående. K. 07⁵⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp efter, at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

9. M/S HANSA af Bergen, 300 B. R. T. På rejse fra Tromsø til Nørresundby med fiskemel.

Grundstødt d. 14. jan. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 14. jan.

Kl. 09⁰⁵ grundstødte H., der havde lods om bord, i stille vejr med tåge. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

10. SM. MORILD af Svaneke, 148 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Hals til Svendborg med stykgods.

Grundstødt d. 15. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 16. jan. Søforklaring og søforhør d. 22. jan. i Ålborg.

Kl. 02¹⁵, passerede M. under en let VSV.-lig brise med sne Hals Barre E. lystønde, hvorefter kursen ændredes til mv. S. $\frac{3}{4}$ Ø. Kl. 03⁵⁵ passeredes Mariager Fjord lystønde om stb. Kl. 04³⁰ stoppedes motoren, og der loddedes 12 m vand. Kursen ændredes til mv. S., og kl. 04⁴⁵ stoppedes motoren påny, og et lodskud gav 9 m vand. Derefter styredes mv. Ø. $\frac{3}{4}$ S. Det blæste en svag VSV.-lig luftning med tåge, og sejladsen fortsattes med motoren gående halv kraft frem. Kl. 06⁰⁵ sås Gerrild fyrs grønne vinkel, hvorefter motoren stoppedes. Da der omtrent samtidig sås land forude om stb., sattes motoren på halv kraft frem, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter tog M. grunden ved Stavshoved og blev stående. Kl. 13⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

11. SM. HEIMDAL af Svendborg., 29 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Skærbæk til Svendborg i ballast.

Grundstødt d. 17. jan. i Svendborgsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 20. jan.

D. 17. jan. kl. ca. 00³⁰ opankredes H. under en svag VSV.-lig luftning med tågebanker i Svendborgsund Ø. for Miramare. Kl. ca. 00⁴⁵ lettedes, og sejladsen fortsattes Ø.-over, men kort efter tog skibet grunden og blev stående. Kl. 08³⁰ blev H. bragt flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

12. M/S HERMAN HANS af Hamburg, 349 B. R. T. På rejse fra København til Rotterdam med korn.

Grundstødt d. 17. jan. i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 20. jan.

Kl. 18⁰⁰ grundstødte H.H. under en V.-lig brise med snetykning og S.-gående strøm på Middelgrunden.

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

13. SM. DELFIA af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra København til Egersund i ballast.

Grundstødt d. 18. jan. i Smålandsfarvandet.

Søforklaring d. 21. jan. i Marstal.

Kl. 20³⁵ passerede D. under en hård SV.-lig kuling med sne- og haglbyger Vejrø lys- og fløjtetønde, hvorfra styredes NV. Kl. 21³⁰, da D. efter bestikket skulle befinde sig ca. 1,5 sm. SØ. for den røde 1-kost i Omø Sund, bjergedes storsejlet, og farten nedsattes. Et lodskud gav 9 m vand. Kl. 21⁴⁵ tog D. grunden S. for Skovklint og blev stående. D. 19. jan. kl. ca. 22⁰⁰ kom D. flot ved hjælp af en bjergningsdamper. Ved grundstødningen blev D. læk i forskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

14. M/S ROWAN af København, 470 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse fra Gøteborg til Menstad i ballast.

Grundstødt d. 18. jan. ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Uddevalla d. 28. jan.

Kl. 18⁴⁵, da R. med lods om bord under en SV.-lig storm med snebyger passerede Långholm Sund, besluttedes det at søge ankerplads ved Dyngø. Kl. ca. 19⁰⁵ rørte R. under passage af Kalvø Skær gentagne gange grunden, hvorved skibet sprang læk. Kl. 19¹⁵, da R. efter lodsens opgivende befandt sig på ankerpladsen, blev bb. anker stukket ud, men da det ikke holdt, foretoges forskellige ror- og maskinmanøvrer for også at få stb. anker stukket i bund. Herunder tog R. grunden på Dyngø Flue og blev stående. Vandet steg hurtigt i maskinrummet, og over radioen tilkaldtes bjergningsassistance. I løbet af natten ankom en redningskutter og tog en del af besætningen om bord. D. 20. jan. kl. 14⁴⁰ kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

15. M/S STENSÖ af Hernösand, 370 B. R. T. På rejse fra Ålborg til Stockholm med cement

Grundstødt d. 18. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 19. jan.

Kl. 19⁰⁸ grundstødte S. under en hård SV.-lig kuling med sludbyger og stærk udgående strøm ved den røde 3-kost på N.-siden af den gravede rende over Hals Barre. D. 19. jan. kl. 07³⁰ kom S. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

16. SM. EDITH af Stubbekøbing, 67 B. R. T. Bygget 1910 af eg. På rejse fra Lübeck til Stege med kali.

Grundstødt d. 20. jan. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. jan. Søforklaring og søforhør i Stege d. 31. jan.

Kl. 15⁴⁵ passerede E. under en frisk V.-lig brise med snebyger W. Markelsdorf fyr styrende N. ½ V. Kl. 18³⁰ sås forude en lysbøje, samtidig med at Albuen fyrs grønne vinkel kom i sigte. Roret lagdes bb. over, men umiddelbart efter tog fartøjet grunden på Albuen og blev stående. E. blev samme dag bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen blev skruen lettere beskadiget.

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

17. M/S ALFRED HINCH af Hamburg, 115 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Skælskør med korn.

Grundstødt d. 21. jan. ved Sprogø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. jan.

Kl. 13¹⁵ grundstødte A.H. under en frisk SSV.-lig brise med N.-gående strøm på Sprogø Ø.-Rev ca. 500 m fra land og blev stående. D. 22. jan. kl. 00³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren var stærkt beruset.

18. SM. LIBRA af Odense, 150 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Ålborg med jern.

Grundstødt d. 21. jan. i Isefjorden.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 31. jan.

Kl. 15⁰⁰ afsejlede L. under en let til jævn S.-lig brise med 500—600 m sigtbarhed og hård N.-gående strøm fra Frederiksværk. Da Kulhus Rende var passeret, styredes mod den gravede rende over Lynæs Sand. Kl. ca. 16¹⁵ tog skibet grunden på Lynæs Sand og blev stående. Kl. 21⁰⁰ kom L. flot ved fremmed hjælp.

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

19. M/S PANNY af Mariahamn, 716 B. R. T. På rejse fra Odense til Norge i ballast. *Grundstødt* d. 23 jan. i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. 25. jan.

Kl. 09²⁰ grundstødte P. under en S.-lig brise med diset vejr og VNV.-gående strøm på Lillegrund. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

20. SM. VILJE af Rønne, 37 B. R. T. Bygget 1896 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Odense med lervarer.

Grundstødt d. 25. jan. i Bøgestrømmen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. jan.

D. 25. jan. grundstødte V. i Bøgestrømmen, men kom kort efter flot ved egen hjælp, hvorefter rejsen fortsattes.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

21. Ff. Erich Hannecker af Rostock.

Grundstødt d. 26. jan. ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 26. jan.

Kl. 05⁰⁰ grundstødte E.H. under en svag SSØ.-lig brise i let diset vejr ud for Halleklippen. Kl. 12¹⁵ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at E.H. under opankring kom for tæt til kysten.

22. SM. ALBERT af Lohals, 70 B. R. T. Bygget 1913 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Oslo med lervarer.

Grundstødt d. 28. jan. i Oslofjorden; *sunket*.

Søforklaring i Tønsberg d. 3. feb.

Kl. ca. 17⁰⁰, da A. styrende en NNV.-lig kurs under en let S.-lig brise med tæt tåge befandt sig i Oslofjorden, hørtes forude om stb. tågesignaler, der antoges at være afgivet fra Torbjørnsskjær. Kursen ændredes til N., og da tågesignalerne hørtes tværs om stb., ændredes kursen til N. t. V. $\frac{1}{4}$ V., og farten mindskedes. Ca. 1 time senere sås land forude; skruen kobledes fra, og roret lagdes bb., men umiddelbart efter tog A. grunden ved Hesteskjærsbåen. A. gled straks af grunden igen, men ved grundstødningen var skibet sprunget læk, og da vandet trods pumpning stadig steg, gik besætningen i redningsbåden og roede til Fuglehuk. A. er senere blevet hævet.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

23. M/S TUREBY af Kalvehave, 4435 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Cowichan Bay B.C. til Aruba.

Grundstødt d. 29. jan. ved Arubas V.-kyst.

Søforklaring på Aruba d. 3. feb.

Kl. 20⁵¹, da T. under en jævn til frisk ØSØ.-lig brise med moderat sø afventede lods ud for Oranjestad, blev maskinerne, der gik halv kraft frem, beordret stoppet. Kl. 20⁵⁴, da et klart hvidt lys, som formodedes at stamme fra anduvningsbøjen, sås tæt forude, beordredes maskinerne fuld kraft bak, hvorved T. drejede stb. over og bøjen passeredes tæt om bb., men umiddelbart efter kl. 21⁰⁰ tog skibet grunden og blev stående. Den 30. jan. kl. 10²² kom T. flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

24. M/S ANN CHARLOTT af Bremen, 400 B. R. T. På rejse fra Blyth til København med kul.

Grundstødt d. 30 jan. ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 31. jan.

Kl. 16³⁰ grundstødte A.C. under en jævn V.-lig brise i tæt tåge ca. 1 sm. S. for Hirtshals fyr. D. 31. jan. kl. 07³⁰ kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

25. Russisk fiskefartøj, ca. 300 B. R. T. På rejse fra russisk havn til fiskeplads i Det nordlige Atlanterhav.

Grundstødt d. 30. jan. ved Christiansø.

Strandingsindberetning dat. 30. jan.

Kl. 19¹⁵ grundstødte et russisk fiskefartøj i tæt tåge under en svag V.-lig luftning på Skåningerev ved Græsholm. Kl. 23⁰⁰ kom fartøjet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at tågesignalet fra Christiansøs fyr ikke blev hørt.

26. M/S SMAALANDSHAVET af Femø, 20 B. R. T. Bygget af stål.

Rørt grunden d. 31. jan. i Smålandsfarvandet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. feb.

D. 31. jan., da S i tæt tåge befandt sig ca. 200 m S. for Femø havn, rørte skibet grunden, hvorved skruebladene blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

27. M/S NORDSHELL af København, 157 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra København til Stege med benzin og olie.

Grundstødt d. 2. feb. i Bøgestrømmen.

Søforhør i København d. 5. feb.

Kl. ca. 08¹⁰, da N., der havde lods om bord, i tåge befandt sig V. for Farø. sås den røde 1-kost N. for Farø. Kosten holdtes tæt om bb., men umiddelbart før N. nåede kosten, tog skibet grunden og blev stående. Kl. 15⁴⁵ kom N. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen på grund af is ikke var på plads.

28. M/S NORDSHELL af København, 157 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra København til Stege med benzin og olie.

Grundstødt d. 3. feb. i Bøgestrømmen.

Søforhør i København d. 5. feb.

Kl. 03²⁰, da N. under en opfriskende SV.-lig brise med isgang lå opankret for 30 favne kæde i Stege Bugt, opdagedes det, at skibet var i drift. Før motoren kunne sættes i gang, tog N. grunden og blev stående. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes isforholdene.

29. M/S HAULERWIJK af Rotterdam, 4610 B. R. T. På rejse fra Odense til Aalborg med foderstoffer.

Grundstødt d. 5. feb. i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 6. feb.

Kl. 10⁴⁰ grundstødte H., der havde lods ombord, under en jævn N.-lig brise med indgående strøm i Odense Fjord. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bugserfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manøvreringsvanskeligheder.

30. Ff. MINORIS af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1956 af eg og bøg.

Grundstødt d. 6. feb. ved Sveriges V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. feb.

Kl. ca. 21⁰⁰ rørte M. under indsejlingen til Hönö havn grunden. Ved grundstødningen blev fartøjet lettere beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

31. SM. VERA af Holbæk, 49 B. R. T. Bygget 1880 af eg. På rejse fra Lübeck til Holbæk med kali.

Grundstødt d. 6. feb. i Femer-Sund.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb. Søforklaring i Kalundborg d. 15. feb.

Kl. ca. 17⁰⁰, da V. under en frisk Ø.-lig brise med snetykning skulle ankre på Heiligenhafen red, tog skibet grunden. Under forsøg på at bringe V. flot knækkede ror og rorpind. D. 7. feb. kl. ca. 07⁰⁰ kom V. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

32. SM. BETH af Svendborg, 86 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Nykøbing F. til Nyborg med hvede.

Grundstødt d. 8. feb. i Smålandsfarvandet.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 13. feb.

Kl. ca. 17⁴⁵ passerede B. under en stiv Ø.-lig kuling den hvide 2.-kost på Kirkegrund, hvorfra der styredes NV.t.V. Kl. ca. 18³⁰ var vindstyrken ca. 9, og det satte ind med tæt

snefog, hvorfor farten nedsattes til ca. 3 knob. Kl. 1900 sås i en klaring ca. 4 str. Om bb. Et rødt blink, som antoges for Omø fyr, og kursen ændredes til NNV. Kl. ca. 19³⁰ tog B. grunden i Mølledyb og blev stående. Over radioen tilkaldtes assistance, og d. 9. feb. kl. 23¹⁰ kom B. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at en del af ladningen var kastet over bord. Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

33. Ff. DANMARK af Skagen, 30 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Grundstødt d. 8. feb. ved Jyllands Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. feb. Søforklaring i Skagen d. 14. marts. Kl. ca. 18⁰⁰, da D. under en jævn NNØ.-lig brise befandt sig tæt ved Grenen, rørte fartøjet grunden med agterstævnen, hvorved hælen blev brækket af.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at D. blev holdt for tæt på land.

34. SM. MAY-BRITT af Ålborg, 117 B. R. T. Bygget 1951 af eg. På rejse fra København til Odense med kokoskager.

Grundstødt d. 8. feb. i Storebælt.

Søforklaring i Odense d. 13. feb.

Kl. ca. 21³⁰ befandt M.-B. sig under en hård ØSØ.-lig kuling med sne efter bestikket V. for Sejro, hvorfra der styredes SSV. M.-B. gik med nedsat fart, og lodskud gav over 10 favne vand. Kl. 22⁰⁵ tog M.-B. grunden på Hatter Rev og blev stående. Kl. ca. 23⁰⁰ drev skibet af grunden, og der ankredes på 3½ favne vand. Kl. 08³⁰ lettede M.-B. og sejlede til Ballen. Ved grundstødningen sprang roret ud af de to nederste rorløkker.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

35. SM. GERTRUD KATHRINE af Sæby, 149 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Stralsund til Kristiansand med kali.

Grundstødt d. 9. feb. i Kattegat; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. 9. og 24. feb. Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 14. feb.

D. 8. feb. kl. 22⁰⁵ passerede G.K. under en Ø.-lig storm med kraftigt snefald og N.-gående strøm Læsø Rende fyrskib, hvorfra kursen sattes mod lys- og fløjtetønden ved Frederikshavn, som skulle anløbes for bunkring. Kl. 23⁴⁰ sås nogle svage lysglimt om stb., og kursen sattes ret på lysglimtene, der viste sig at være Hirsholm fyr. Kl. 23⁴⁵, da G.K. efter fyret at dømme befandt sig N. for lys- og fløjtetønden ved Frederikshavn, ændredes kursen til rv. 176°, og farten mindskedes. Kl. 24⁰⁰ ændredes kursen til rv. 223° og d. 9. feb. kl. 00¹⁵ til rv. 266°. Kl. 00³⁰ tog G.K. grunden ca. 500 m NV. for Deget. Skibet arbejdede hårdt på stengrunden og sprang læk. Over radioen tilkaldtes assistance, og kl. 13³⁰ blev besætningen taget om bord i en redningsbåd fra Sæby. Skibet sank senere, men blev d. 21. feb. hævet af en bjergningsdamper og bragt ind til Frederikshavn.

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

36. M/S SEEFALKE af Hamburg, 96 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Vordingborg med byg.

Grundstødt d. 10. feb. i Storstrømmen.

Strandingsindberetning dat. 11. feb.

Kl. 19³⁰ grundstødte S. under en SØ.-lig brise med NV.-gående strøm i tåge på Masnedø Flak. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

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

37. M/S COMETA af Bergen, 5125 B. R. T. På rejse fra Vejle til København i ballast. *Grundstødt* d. 15. feb. i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 15. feb.

Kl. 19¹⁵ grundstødte C., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med N.-gående strøm på Stubben. C. kom senere flot ved fremmed hjælp.

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

38. M/S KON-TIKI af Groningen, 385 B. R. T. På rejse fra Grangemouth til Nakskov med jern.

Grundstødt d. 16. feb. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 17. feb.

Kl. 09³⁰ grundstødte K. under en stiv til hård NV.-lig kuling med S.-gående strøm på Knølen Flak i Nakskov Fjord. Kl. 20⁰⁵ kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

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

39. M/S ZERO af Haugesund, 650 B. R. T. På rejse fra Aalesund til Wentpils med fisk.
Grundstødt d. 19. feb. ved Saltholms N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 19. feb.
 Kl. 08⁴⁵ grundstødte Z. under en svag til let SV.-lig brise med N.-gående strøm og diset vejr ØSØ. for Flakfortet. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendt deviation.
40. SM. BOKUL af Gudhjem, 60 B. R. T. Bygget 1906 af eg og fyr. På rejse fra Rønne til Stralsund i ballast.
Grundstødt d. 21. og 24. feb. ved Tysklands N.-kyst; *motorhavari*.
 Søforklaring i Neksø d. 4. marts.
 D. 21. feb. kl. 04³⁰ passerede B. under en let SV.-lig brise med klart vejr Arkona og fortsatte med reduceret fart. Kl. 05⁰⁰ blev det tåge. Kl. ca. 11⁰⁰ sås land, og B. styrede lidt nærmere mod dette. Lidt senere sås en rød og en sort bølge, og der styredes lidt sydligere. Der sås nu yderligere 2 bøjer. Kort efter middag tog B. grunden, men kom straks efter flot ved egen hjælp. Det forsøgtes at sejle tilbage, men herunder tog skibet atter grunden og blev stående. D. 22. feb. fortojede et østtysk marinefartøj på siden af B. D. 23. feb. friskede vinden, og marinefartøjet afsejlede. D. 24. feb. kom B. flot ved egen hjælp. Kort efter blev det snetykning, og skibet grundstødte igen, men kom på ny flot ved egen hjælp, hvorefter der ankredes op. D. 25. feb. viste det sig, at skibets motor havde lidt havari. Om eftermiddagen blev B. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, og d. 26. feb. om formiddagen ankom skibene til Stralsund. Ved grundstødningen fik B. mindre havarier på køl og skrue.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningerne skyldes manglende omhu ved navigeringen.
41. SM. ADI af Svendborg, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Lübeck til Odense med kali.
Grundstødt d. 22. feb. i Odense Fjord.
 Strandingsindberetning dat. 24. feb. Søforhør i Odense d. 25. feb.
 Kl. 12³⁰ grundstødte A. under en jævn SV.-lig brise med snetykning på Harehage.
 D. 24. feb. kl. 07⁰⁰ kom A. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes snetykning.
42. M/S SHELL I af København, 131 B. R. T. På rejse fra Rudkøbing til København.
Grundstødt d. 27. feb. i Smålandsfarvandet.
 Søforklaring i København d. 4. marts.
 Kl. 14³⁰ passerede S. under en svær snebyge den røde 2-kost ved Stengrund syd for Nyord.
 Kl. 14⁵⁰ tog fartøjet grunden på Hagegrund og blev stående. D. 2. marts kl. 01⁰⁰ kom fartøjet flot ved egen hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med strømsætning.
43. M/S PEGNY af Mariehamn, 766 B. R. T. På rejse fra Porsgrunn til Frederikssund med kalksalpeter.
Grundstødt d. 1. marts ved Sjællands N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 5. marts. Søforklaring i Frederikssund d. 6. marts.
 Kl. 15⁰⁰ grundstødte P., der havde lods om bord, i tæt tåge med hård V.-gående strøm ved Kulhuse. D. 3. marts kl. 23³⁰ kom fartøjet flot ved egen hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr.
44. M/S SALLINGSUND III af Nykøbing M., 91 B. R. T. Bygget 1954 af eg og bøg. På rejse fra Glyngøre til Nykøbing M.
Grundstødt d. 1. marts ved Nykøbing M.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. marts.
 Kl. ca. 07⁰⁰ grundstødte S.III i tæt tåge og isgang ca. 50 m fra færgelejet i Nykøbing M.
 D. 3. marts kl. ca. 02⁰⁰ kom skibet flot, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.
45. M/S ARRON af Rotterdam. På rejse fra Korsør til Antwerpen med byg.
Grundstødt d. 2. marts i Storebælt.
 Strandingsindberetning dat. 3. marts.
 Kl. 10²⁰ grundstødte A. under en let brise med tåge og N.-gående strøm 1¹/₂ sm. NV. for Vendsholm. A. kom senere flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge i forbindelse med strømsætning.

46. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Dordrecht til Antwerpen i ballast.

Grundstødt d. 5. marts ved Hollands kyst.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 11. marts.

Kl. 18³⁰, da C. med lods om bord under en V.-lig kuling nærmede sig indsejlingen til Zuid Beveland Kanalen tog skibet grunden i bb. side af sejlløbet og blev stående. Kl. 18⁴⁵ kom C. flot ved fremmed hjælp.

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

47. M/S LUCAS M. af Delfzijl, 200 B. R. T. På rejse fra Frederikssund til London med østersskaller.

Grundstødt d. 9. marts ved Sjællands N.-kyst

Strandingsindberetning dat. 10. marts.

Kl. 13⁵⁰ grundstødte L.M. under en let ØNØ.-lig brise med sneykning og NØ.-gående strøm på Sjællands Rev mellem Bådeløbet og Snekkeløbet. Kl. 23⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr i forbindelse med ukendskab til farvandet.

48. S/S BRYNICA af Gdynia, 648 B. R. T. På rejse fra Gdynia til fiskeplads i Nordsøen.

Grundstødt d. 12. marts ved Amagers Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12. marts.

Kl. 04³⁰ grundstødte B. under en NV.-lig brise med sneykning og N.-gående strøm på Søndre Røse.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være sneykning.

49. Ff. JANE JØRGENSEN af Hirtshals, 42 B. R. T. Bygget 1957 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Hirtshals.

Grundstødt d. 15. marts ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 12. juni.

D. 14. marts kl. ca. 20⁰⁰ afsejlede J.J. fra en fiskeplads 145 sm. V. $\frac{1}{2}$ N. af Hirtshals, hvorefter der styredes Ø. $\frac{1}{2}$ S. D. 15. marts kl. ca. 01⁰⁰ friskede vinden, der var NV., til styrke 5 med sneykning. Kl. ca. 03⁰⁰ tog fartøjet grunden på yderste revle ud for Kjærsgaard Strand, men blev efter gentagne gange at have hugget i grunden sat ind over revlen. J.J. sejlede umiddelbart derefter tilbage over revlen.

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

50. M/S MATADOR af Hamburg, 124 B. R. T. På rejse fra Hammerhavnen til Brunsbüttelkog med sten.

Grundstødt d. 17 marts i Smaalandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 18. marts.

Kl. ca. 04⁰⁰ grundstødte M. i stille, diset vejr NNØ. for Vejrø fyr, ca. $\frac{3}{4}$ sm. fra land. Kl. 09¹⁵ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være dis.

51. Ff. Agnes af Skagen, 19 B. R. T. Bygget 1917. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Grundstødt d. 28. marts ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Skagen d. 22. april.

Kl. ca. 21⁰⁰ passerede A. under en let til jævn SØ.-lig brise med klart vejr sømærket „Skagens Rev NE.“ og kort efter lys- og fløjtetønden „Skagens Rev SE.“ Ca. 10 min. senere knækkede en sjækkel i rorkæden. Motoren kobledes fra, og skaden udbedredes i løbet af ca. 15 min., men straks efter grundstødte fartøjet, der af strømmen var blevet forsat mod N., og rorbladet brækkede af. Det lykkedes at bakke fartøjet af grunden, men kort efter stoppede motoren på grund af indtrængende søvand. D. 29. marts kl. ca. 02⁰⁰ blev A. taget på slæb af et andet fiskefartøj. Under bugseringen knækkede slæberen 5 gange, og fartøjerne grundstødte 1 gang. Kl. 07³⁰ ankom fartøjerne til Skagen, hvor et redningskorps pumpede A. læns. Ved grundstødningen brækkede A.s køl agterude, og skruen beskadigedes. Under bugseringen beskadigedes lønningen om stb.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at man, medens rorkæden repareredes, ikke holdt kontrol med fartøjets forsætning på grund af vind og strøm.

52. SM. LUNA af Århus, 33 B. R. T. Bygget 1896 af eg og fyr.

På rejse fra Århus til Nykøbing F. med rug.

Grundstødt d. 8. april ved Falsters V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10. april. Søforklaring i Nykøbing F. d. 11. april.

Kl. 12⁵⁰ passerede L. i usigtbart vejr med sludbyger Skelle Rev, hvorefter sejladsen fortsattes efter farvandsafmærkningen med motoren gående halv kraft frem. Da skibet befandt sig ud for Alstrup Rev, sås en rød spidsbøje i stedet for den hvide halmpræk. L. tog spidsbøjen på sin stb. side, men umiddelbart efter, kl. 13⁵⁰, tog skibet grunden og blev stående. D. 9. april kom L. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 4 tons af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen sprang skibet læk, og ca. 17 tons rug blev beskadiget af indtrængende søvand.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med den omstændighed, at farvandsafmærkningen ikke var på plads.

53. Ff. JOLIOT CURIE af Warnemünde, 78 B. R. T.

Grundstødt d. 9. april ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10. april.

Kl. 22³⁰ grundstødte J.C. i stille vejr med tåge på Bro Rev. D. 10. april kl. 11³⁰ kom J.C. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

54. Ff. NEPTUN af Nekso, 7 B. R. T. Bygget 1932 af eg. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso.

Grundstødt d. 10. april ved Bornholms N.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 11. april. Søforklaring og søforhør i Nekso d. 22. april.

Kl. ca. 02³⁰ grundstødte N., der sejlede med meget ringe fart, i stille vejr med tæt tåge på Røstad skær. Besætningen — 2 mand — blev bragt i land af en robåd. Ved grundstødningen blev fartøjet læk, og det er senere blevet slået til vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

55. M/S IDA af Krautsand, 129 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Lübeck til Køge med milokorn.

Grundstødt d. 11. april i Guldborgsund.

Strandingsindberetning dat. 15. april. Søforklaring i Køge d. 18. april.

Kl. 07⁰⁰ lettede I. under en ØNØ.-lig kuling med N.-gående strøm fra en ankerplads ved Gedser. Kl. ca. 10⁰⁰ tog skibet grunden på sten ved Herringen, fortsatte ca. 200 m og blev stående på Nordmandsandet. D. 15. april kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at en del af farvandsafmærkningen ikke var på plads og i orden.

56. M/S BUNKER ESSO af København, 87 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Tyskland til København.

Grundstødt d. 19. april i Smålandsfarvandet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. april. Politirapport dat. 16. juni.

Kl. ca. 09²⁰ grundstødte B.E. ved Masnedø Kalv. Kl. ca. 10³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

57. M/S DAGNY af Nordvik, 147 B. R. T. På rejse fra Fakse Ladeplads til Randers i ballast.

Grundstødt d. 19. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 19. april.

Kl. 04⁰⁰ grundstødte D. under en frisk SSV.-lig brise på den S.-lige del af Kalkgrunden ud for Grenaa. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

58. SM. KALLY af Stubbekøbing, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Ålborg til Nykøbing S. med cement og eternit.

Grundstødt d. 24. april i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. 25. april. Søforklaring i Nykøbing S. d. 29. april.

Kl. 05⁴⁵ passerede K. under en svag SØ.-lig luftning med svag N.-gående strøm den røde 1-kost ved Rønne S. for Nakkehage ved Nykøbing Bugt, hvorefter der styredes efter skorstenen ved Sindssygehospitalet S. for Nykøbing S. Kort efter tog skibet grunden på Rønne og blev stående. D. 25. april kl. ca. 7 kom K. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at farvandsafmærkningen ikke var på plads.

59. SM. SONJA af Kirkesund, 75 B. R. T. Bygget 1905 af eg. På rejse fra Ystad til Haderslev med korn.

Grundstødt d. 8. maj i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 9. maj.

Kl. 19³⁰ grundstødte S. under en svag VSV.-lig brise ca. $\frac{1}{2}$ sm. N. for Vejrø fyr. S. kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

60. SM. VESTA af Åbenrå, 18 B. R. T. Bygget af træ. På rejse fra Åbenrå.

Grundstødt d. 8. maj i Lillebælt.

Søforhør i Åbenrå d. 3. juni.

Kl. ca. 12³⁰ passerede V. under en svag SV.-lig brise den røde 3-kost ved Tranesand, hvorfra kursen sattes mod den hvide 3-kost SV. for Hesteskoen. Kort efter at denne var passeret S. om, gik føreren under dæk efter at have givet medhjælperen ordre til at styre mod den røde 3-kost ved Søndre Stenrøse, der havdes i sigte. Kort efter tog V. grunden på Hesteskoen og blev stående. Under en opfriskende VSV.-lig kuling blev V. i løbet af natten sat længere op på grunden og slået læk. D. 9. maj kl. 13³⁰ blev besætningen — 2 mand — taget om bord i et forbipasserende skib og sejlet til Åbenrå.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at medhjælperen fejlagtigt har sat kursen mod den røde 2-kost NØ. for Hesteskoen.

61. M/S HELENE CLAUSEN af Åbenrå, 300 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Hamburg til Kolding i ballast.

Grundstødt d. 15. maj ved Årø.

Strandingsindberetning dat. 15. maj. Søforhør i Åbenrå d. 22. sept. og i Frederikshavn d. 12. jan. 1959.

Kl. 03³⁰ passerede H.C. i diset vejr med stærk N.-gående strøm Årø Ø. lystønde, hvorefter der styredes retv. 45°. Kl. 03⁵⁰ tog skibet grunden på S.-siden af Årø Flak og blev stående. Kl. 11³⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

62. SM. EGIN af Rønne, 98 B. R. T. Bygget 1939 af eg og bøg. På rejse fra Odense til Burgsvik i ballast.

Grundstødt d. 16. maj ved Gotlands V.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 23. maj.

Kl. 04⁴⁰ passerede E. under en svag SV.-lig luftning med havblik og diset vejr Hoburg fyr i en afstand af ca. 2 sm., hvorefter der styredes dv. NNØ. Kl. 05²⁵ blev det tæt tåge. Kl. 05³⁵, da der var udsejlet en distance på 7 sm., kobledes motoren fra, og der loddedes 12 m vand. Motoren sattes på langsomt frem, og der styredes Ø.t.N. $\frac{1}{2}$ N., idet der afgaves signaler for lods. Kl. 05⁵⁰ grundstødte E. V. for Valar lodsstation. Kl. 08³⁰ kom E. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

63. S/S ELSE NIELSEN af København, 1565 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra København til Qutligssat med stykgods.

Grundstødt d. 18. maj ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i København d. 30. juni.

Kl. 14⁰⁰ afsejlede E.N., der havde lods om bord, under en SV.-lig kuling med klart vejr fra Grønlandske Handels Plads. Da skibet befandt sig i Yderhavnen lidt inden for havnemolerne, sås et skib, der senere viste sig at være S/S „KIRSTEN PIIL“ af Helsingborg nærme sig Kronløbet øst fra. Maskinen, der gik fuld kraft frem, blev beordret langsomt frem, og roret lagdes stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med dampfløjten. Da E.N. befandt sig mellem molehovederne, blev maskinen beordret fuld kraft frem. Strømmen i Sundet var hård sydgående. Da pejlingen af K.P. ikke forandrede sig, blev E.N.s maskine beordret fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten. K.P. afgav 2 korte toner med fløjten og drejede til bb., hvorfor roret lagdes bb., og maskinen stoppedes. K.P. standsede nu sin drejning til bb. og bakkede, hvorfor E.N.s maskine blev beordret langsomt frem og derefter halv kraft frem, samtidig med at roret lagdes hårdt stb. Umiddelbart efter blev maskinen beordret fuld kraft bak; men E.N. tog herunder grunden på Stubben og blev stående. Kl. 18²⁵ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

64. M/S COLOMBIA af København, 5146 B. R. T. På rejse fra Rosario til Buenos Aires med frø.

Grundstødt d. 22. maj ved Sydamerikas Ø.-kyst.

Søforklaring i Buenos Aires d. 3. juni. Søforklaring og søforhør i Esbjerg den 4. juli. ...

Kl. 06⁵⁷, da C. med lods om bord i tåget vejr var for indgående i Canal Norte på La Plata, sås forude i sejlrendens stb. side et modgående skib. Der foretoges forskellige ror- og

maskinmanøvrer for at manøvrere C. klar af det modgående skib og et tæt ved sejlrunden liggende vrage. Herunder tog C. kl. ca. 07⁰⁵ grunden på S.-siden af sejlrunden og blev stående. D. 29. maj kl. 18⁰⁵ kom C. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

65. M/S C. E. KRARUP af Korsør, 252 B. R. T. Bygget 1941 af stål. På rejse fra København til Nordsøen.

Grundstødt d. 3. juni i Københavns havn.

Strandingsindberetning dat. 5. juni.

Kl. 18¹⁵ grundstødte C.E.K. i stille vejr på Lynetteflakket. Kl. 20¹⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

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

66. SM. JAN af Århus, 113 B. R. T. Bygget 1914 af stål. På rejse fra Randers til Nykøbing F. med rug.

Grundstødt d. 4. juni ved Sjællands NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4. juni. Søforklaring i Nykøbing F. d. 6. juni.

Kl. 01⁰⁵, da loggen viste 49,7 passerede J. i stille, diset vejr med N.-gående strøm en lys-spirtønde, der antoges at ligge på 56°04' N. 10°56' Ø. Kl. 01⁴⁹, da loggen viste 55, ændredes kursen til 203° rv. Kl. 03⁴⁵ blev det tæt tåge, og der fortsattes med nedsat fart. Kl. 04⁰⁰ viste loggen 69, og kl. 04²⁰ tog J. grunden på Røsnæs Rev og blev stående. Kl. 12¹⁵ kom J. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at det benyttede søkort ikke var rettet, samt at føreren undlod at lodde.

67. SM. ULLALIS af Lohals, 91 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Lohals til Hadsund.

Grundstødt d. 4. juni ved Sjællands V.-kyst; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Rudkøbing d. 7. juni.

Kl. 05³⁰ passerede U. under en svag N.-lig luftning med diset vejr den hvide I-kost V. for Sprogø. Herfra styredes N. Kl. ca. 08⁰⁵ tog U. grunden ud for Asnæs og blev stående. Ved grundstødningen sprængtes koblingsmuffen. U. kom senere flot ved fremmed hjælp og slæbtes til Rudkøbing.

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

68. M/S HAMBURG af Hamburg, 126 B. R. T. På rejse fra Emden til Arvika med cinders.

Grundstødt d. 8. juni i Smålandsfarvandet.

Kl. 08⁰⁰ grundstødte H. under en svag S.-lig brise med tåge på Masnedø Kalv. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

69. M/S ILSE CLAUSEN af Kolding, 299 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Gråsten til Kiel med levende svin.

Grundstødt d. 9. juni i Flensborg Fjord.

Strandingsindberetning dat. 10. juni. Søforhør i Svendborg d. 1. okt.

Kl. ca. 22⁰⁰ afsejlede I.C. fra Gråsten. Da skibet med motoren gående langsomt frem befandt sig ved Vesterhage, svigtede det elektriske styreanlæg, og I.C. drejede til stb. Motoren blev beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. ca. 22³⁰, tog skibet grunden ca. 25 m S. for sejlrunden og blev stående. D. 10. juni kl. 13⁴⁵ kom I.C. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

70. S/S CONCORDIA af København, 2859 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Kristinestad til Kaskö.

Grundstødt d. 11. juni ved Finlands V.-kyst.

Søforklaring i København d. 8. juli.

Kl. 13⁵⁰ kvitterede C. under en svag VNV.-lig brise med smul sø og klart vejr lodsen ved Storbådan, hvorefter der styredes dv. 315° med Höijersten båke ret agterude. Skibet fortsattes mod SV., og kursen ændredes efterhånden til 325°. Kl. 14⁰⁷ rørte skibet grunden 3 gange. Maskinen stoppedes, og det røde sømærke med ballon på Mossbådan pejlede efter radar i rv. 28°, afstand 1,8 sm. Ekkoloddet viste 26 m vand. Rejsen fortsattes, og kl. 15⁴⁰ ankom C. til Kaskö. Ved grundstødningen fik C. flere lækager i bundens bb. side.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har ramt et undersøisk skær, der ikke var afmærket i det benyttede søkort.

71. SM. CAROLINE af Vejle. 150 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Antwerpen til Ålborg med stykgods.
Grundstødt d. 19. juni i Lillebælt.
 Strandingsindberetning dat. 20. juni.
 Søforhør i Århus d. 23. juni.
 Kl. ca. 15⁴⁵ passerede C. på en N.-lig kurs under en let V.-lig brise med kraftig S.-gående strøm Strib fyr, hvorefter kursen ændredes mod NØ. Under kursændringen mistede C. styringen og tog grunden ca. 70 m fra kysten VNV. for Strib fyr. D. 20. juni kl. 05³⁰ kom C. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.
72. M/S BLITZ af Hamburg, 257 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Vejle med korn.
Grundstødt d. 21. juni ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 22. juni.
 Kl. ca. 02⁰⁰ grundstødte B. under en svag NØ.-lig brise på Træskohage. Kl. ca. 15⁰⁰ kom B. flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.
73. M/S INGERSEKS af Bergen, 5000 B. R. T. På rejse fra Svalbard til Lübeck med kul.
Grundstødt d. 23. juni ved Sjællands V.-kyst
 Strandingsindberetning dat. 23. juni.
 Kl. 08³⁵ grundstødte I. under en S.-lig brise med N.-gående strøm på Halsskov Rev. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af bjergningsfartøjer.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.
74. SM. POLO af Klaksvig, 208 B. R. T. Bygget 1921 af eg. På rejse fra Ålborg til Færøerne. Grundstødt d. 25. juni ved Læsø V.-kyst. Strandingsindberetning dat. 26. juni. Søforklaring i Klaksvig d. 23. dec.
 Kl. 16³⁰ passerede P. i stille, klart vejr med stærk NØ.-gående strøm Læsø Rende fyr-skib, hvorefter der styredes rv. N.18° V. Kl. 17⁰⁰ rørte skibet grunden. Det drejedes V.-over, men straks efter tog P. grunden på Læsø NV.-Rev og blev stående. Kl. 21¹⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes skødesløshed ved navigeringen.
75. SM. LENE MARIE af Vang, 71 B. R. T. Bygget 1910 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Vang med sten.
 Grundstødt d. 28. juni ved Bornholms V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 30. juni. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 8. juli.
 Kl. ca. 16¹⁵, da L.M. under en svag Ø.-lig luftning var under indsejling i Vang havn, lykkedes det ikke at få skibet drejet ind mellem molerne. Motoren kastedes fuld kraft bak, men L.M. drejede bb. over og tog umiddelbart efter grunden ca. 25 m N. for havnen. Kl. ca. 21⁰⁰ kom L.M. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var lægtret.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende kendskab til de lokale forhold.
76. SM. KIRSTEN af Egersund, 62 B. R. T. Bygget 1908 af eg. På rejse fra Egern sund til Ballen med mursten.
Grundstødt d. 29. juni i Kattegat.
 Søforklaring i Gråsten d. 11. juli.
 Kl. 21³⁰ passerede K., der kom fra Storebælt, under en svag NØ.-lig brise den hvide 2-kost N. for Fyns Hoved, hvorefter Vestborg fyr holdtes om bb. Kl. ca. 21³⁵ tog skibet grunden på Lillegrund og blev stående. Kl. 22³⁰ kom K. flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var kastet over bord.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes uforsigtig navigering.
77. Lf. AJA af Göteborg.
 På lystsejls i Kattegat.
Grundstødt d. 2. juli ved Jyllands Ø.-kyst; 2 mand omkommet.
 Kl. 12³⁰ grundstødte A. under en jævn NNØ.-lig brise med N.-gående strøm ca. 200 m V. for øen Deget. Kl. 14³⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp. Ved bjergningen var fartøjets besætning, der antagelig udgjorde 2 mand, forsvundet, og det må antages, at den er omkommet.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til farvandet og mangel på søkort.

78. Lf. SEESTERN af Kiel. På rejse fra Kiel til Sverige.
Grundstødt d. 6. juli ved Lollands S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 8. juli.
 Kl. 09⁰⁰ grundstødte S. under en jævn VSV.-lig brise med klart vejr og Ø.-gående strøm ca. 100 m Ø. for Hyllekrog fyr. D. 8. juli kom S. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være ukendskab til navigering.
79. S/S ADOLPH af Stege, 257 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Sakskøbing til Kolding med sukker.
Grundstødt d. 8. juli i Svendborg Sund.
 Strandingsindberetning dat. 8. juli. Søforklaring og søforhør i Kolding d. 9. juli.
 Kl. 00⁴⁰ passerede A. under en frisk NV.-lig brise Thurø Rev, hvorefter der styredes i fyrlinierne i Svendborg Sund. Kl. 01¹⁵, da skibet befandt sig i Thurø fyrlinie, tog det grunden på Kidholm Flak og blev stående. Kl. 16¹⁵ kom A. flot ved egen hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at Grasten forfyr var slukket.
80. Tysk M/S MADOG. 245 B. R. T. På rejse fra Stettin til Kiel.
Grundstødt d. 8. juli i Svendborgsund.
 Strandingsindberetning dat. 10. juli.
 Kl. 01¹⁵ grundstødte M. under en NNV.-lig brise og med indgående strøm ved Kidholm. D. 8. juli kl. 16¹⁵ kom M. fri ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Grasten forfyr var slukket.
81. M/S ROLF af København, 242 B. R. T. Bygget 1898 af stål. På rejse til København.
Grundstødt d. 8. juli i Kalvebodsløb.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. juli.
 D. 8. juli grundstødte R. S. for slusen, men kom senere flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen opstod der buler i skibsbunden forude om bb.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
82. Lystfartøj HERA af København. På rejse fra Grenå til Hals.
Grundstødt d. 9. juli ved Anholts V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 9. juli.
 Kl. 03⁰⁰ grundstødte H. under en NV.-lig kuling med S.-gående strøm ca. 1 sm. N. for Anholt havn. H. er antagelig senere blevet vrag.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.
83. Lf. SATURN af Stettin.
Grundstødt d. 14. juli ved Bornholms S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 14. juli.
 Kl. 07³⁰ strandede S. under en hård SV.-lig kuling med stærk NØ.-gående strøm ud for Dueodde. Fartøjet kom senere flot ved fremmed hjælp og blev indslæbt til Nexø.
 Anm. Årsagen til strandingen angives at være vejrforholdene.
84. Lystfartøj ØRNEN af Sletten, 3 B. R. T. På rejse fra Sletten til Kerteminde.
Grundstødt d. 14. juli ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 15. juli. Søforklaring og søforhør i Hørsholm d. 10. okt.
 D. 13. juli, da Ø. under en V.-lig storm med V.-gående strøm befandt sig mellem Refsnæs og Fyns Hoved, knustes kompasset. Det forsøgtes forgæves at komme i læ af Samsø, hvorefter der styredes mod Ebeltoft Vig. Da Ø. befandt sig under indsejlingen i Ebeltoft Vig, sprang rorlinen, og fartøjet tog grunden på Alhage. De ombordværende blev senere taget om bord i et fiskefartøj fra Ebeltoft. Fartøjet er senere bragt flot.
 Anm. Ministeriet må antage, at årsagen til grundstødningen er, at rorlinen sprang, hvorefter styringen svigtede.
85. SM. EMILIA af Nykøbing M., 125 B. R. T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Thisted til Skive.
Grundstødt den 17. juli i Limfjorden.
 Søforklaring i Nykøbing M. d. 21. juli.
 Kl. ca. 05⁰⁰, da E. under en jævn N.-lig brise passerede Fegge Røn, gik føreren under dæk og overlod roret til bedstemanden, der blev beordret til at styre 150° dv., idet den røde 1-kost på Langegrund dog skulle holdes om stb. Noget senere tog E. grunden og blev stående.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden undlod at holde den røde 1-kost på Langegrund om stb.

86. Lystfartøj NELLIE af Tårnbæk, 4 B. R. T. På rejse fra Grenå til Gilleleje.
Grundstødt d. 17. juli i Kattegat.
 Strandingsindberetning dat. 19. juli.
 Kl. 16³⁰ grundstødte N. under en V.-lig kuling S. for Hesselø. D. 19. juli kl. 20⁰⁰ kom N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.
87. Lf. TORTILLA af København, 10 N. R. T. På rejse fra Helsingør til Anholt.
Grundstødt d. 18. juli ved Sjællands N.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 20. juli.
 Kl. 04⁰⁰ grundstødte T. under en hård NV.-lig kuling med regntykning i Ebbeløkke Bugt. D. 19. juli kl. 15⁰⁰ kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.
88. Lystfartøj ELVIRA af Flensburg, 2 B. R. T. På rejse fra Kalundborg.
Grundstødt d. 2. aug. ved Samsøs S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 2. aug.
 Kl. 04⁰⁰ grundstødte E. under en hård V.-lig kuling med regn og S.-gående strøm ved Vestborg fyr. Fartøjet er senere blevet bjerget på land.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.
89. M/S SUPERIORITY af London, 2145 B. R. T. På rejse fra Newcastle med kul.
Grundstødt d. 2. aug. ved Sjællands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 4. aug.
 Kl. 05¹⁵ grundstødte S. under en SV.-lig kuling på Tårnbæk Rev. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.
90. S/S HANNE KRUSE af Malmø, 232 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Malmø til København med passagerer.
Grundstødt d. 6. aug. ved Amagers Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 7. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. aug.
 Kl. ca. 22⁵⁰ grundstødte H.K. under en let NV.-lig brise med klart vejr ca. 50 m N. for sejlløbet ind til Kastrup havn. D. 7. aug. kl. 05²⁵ blev skibet bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Kastrup havns forfyr var skjult af masten på et i havnen liggende skib.
91. M/S BEJA af Delfzijl, 400 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Malmø med stykgods.
 Grundstødt d. 11. aug. i Smålandsfarvandet.
 Strandingsindberetning dat. 11. aug.
 Kl. 03³⁰ grundstødte B. under en ØNØ.-lig brise med klart vejr på den V.-lige del af Letten. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forsætning.
92. Ff. MARITANA af Våg, 110 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På fiskeri i Davisstrædet.
Grundstødt d. 12. aug. ved Grønlands V.-kyst.
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. sept.
 D. 12. aug. grundstødte M., der sejlede med meget langsom fart i tåget vejr ved Ravns-Storø. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp og derefter ind til havnen på Ravns-Storø. Ved grundstødningen blev M. læk.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
93. SM. CLYTIA af Holbæk, 167 B. R. T. Bygget 1896 af eg. På rejse fra Ålborg til Helsingfors med ler og cement.
Grundstødt d. 14. aug. ved Sjællands N.-kyst.
 Søforklaring og søforhør i Kolding den 4. sept.
 Kl. 02⁴⁵, da C. i stille vejr med hård N.-gående strøm befandt sig inden for Lappegrunden i Kronborg fyrs hvide vinkel, skulle kursen ændres bb. over ind i Julebæk fyrs hvide vinkel. Under drejningen tog skibet grunden på S.-siden af sejlløbet og blev stående. C. kom senere flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

94. M/S HINRICH AHRENS af Bremen, 249 B. R. T. På rejse fra London til Nakskov med koks.
Grundstødt d. 14. aug. ved Lollands V.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 15. aug.
 Kl. 09¹³ grundstødte H.A. under en SV.-lig kuling med N.-gående strøm på Albue Triller.
 D. 17. aug. kl. 01³⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.
95. Ff. DANNEBROG af København, 16 B. R. T. På fiskeri i Sundet.
Strandet d. 19. aug. ved Sjællands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 20. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. aug. Politirapport dat. 21. nov.
 Kl. ca. 20⁰⁰ grundstødte D. under en frisk Ø.-lig brise med S.-gående strøm på Bellevue Strand. D. 20. aug. kom fartøjet flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at motoren svigtede.
96. M/S SVENNEVIK af Mandal, 30 B. R. T. På rejse fra Skien til Vildsund med kalksalpeter.
Grundstødt d. 29. aug. ved Jyllands Ø.-kyst; *sunket*.
 Strandingsindberetning dat. 30. aug.
 Om aftenen grundstødte S. under en SØ.-lig kuling med stærk strøm mellem Sæby og Hals. Skibet kom i drift og sank d. 30. aug. kl. ca. 01³⁰ ud for Lyngså. D. 14. sept. blev S. hævet og indbragt til Sæby.
 Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.
97. SM. FAUNA af Århus, 99 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg. På rejse fra Grenå til Egersund i ballast.
Grundstødt d. 1. sept. ved Jyllands Ø.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 2. sept. Søforklaring og søforhør i Grenå d. 6. sept.
 Kl. ca. 20⁰⁰ afsejlede F. fra Grenå under en svag SØ.-lig luftning med N.-gående strøm. Efter at have sejlet ca. $\frac{1}{2}$ sm. med kurs 100° begyndte motorens kobling at svigte, og føreren gik ned i maskinrummet for at rette fejlen. Kort efter svigtede koblingen helt, og skibet var uden styring. I løbet af 3—4 minutter lykkedes det at reparere koblingen så meget, at sejladsen kunne fortsættes. Føreren gik derefter op på dækket, men inden han nåede op, grundstødte F. kl. ca. 20¹⁵ på Kalkgrunden og blev stående. F. blev kort efter bragt flot af 2 fiskefartøjer.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes den hårde strøm i forbindelse med den omstændighed, at koblingen svigtede.
98. SM. INGE af Rønne, 80 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra Allinge til Kolding med kantsten.
Grundstødt d. 7. sept. i Grønsund.
 Søforklaring og søforhør i Kolding d. 11. sept.
 Kl. ca. 18⁰⁰, da I., der gik med langsom fart, under en SØ.-lig luftning med tåge og modgående strøm var ved at anduve 3-kosten ved Tolken, tog skibet grunden på Ny Tolk og blev stående. D. 8. sept. kl. 7⁰⁵ kom I. flot ved hjælp af et bjergningsskib, tilsyneladende uden at have taget skade.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.
99. SM. LIDAN af Lidköping, 129 B. R. T. På rejse fra Flensburg til Landskrona i ballast.
Grundstødt d. 10. sept. ved Lollands S.-kyst.
 Strandingsindberetning dat. 11. sept.
 Kl. 23⁵⁰ grundstødte L. under en svag VNV.-lig luftning ca. 500 m. Ø. for Hyllekrog fyr.
 D. 11. sept. kl. 05⁰⁵ kom skibet flot ved egen hjælp.
 Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af farvandsafmærkningen.
100. Ff. METTE KNAK af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1955 af træ.
 På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Falkenberg.
Grundstødt d. 17. sept. ved Sveriges V.-kyst.
 Søforklaring i Skagen d. 26. sept.
 Kl. ca. 19³⁰, da M.K. under en svag Ø.-lig brise med klart vejr befandt sig i sejløbet til Falkenberg under indsejling til havnen med maskinen gående langsomt frem, tog fartøjet grunden på et undersøisk skær i N.-siden af løbet og blev stående. D. 18. sept. kl. 23³⁰ kom M.K. flot ved fremmed hjælp.
 Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes manglende farvandskendskab.

101. M/S ERIKA DAN af Esbjerg, 2637 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Port Talbot til Hangö i ballast.

Grundstødt d. 18. sept. ved Finlands S.-kyst.

Søforklaring i Helsingfors d. 23. sept.

Kl. 03¹⁰ da E.D. i stille, klart vejr styrende rv. 315° befandt sig i farvandet ud for Hangö, pejledes Russarö fyr i rv. 219°, afstand iflg. radar 1,6 sm. Kl. 03¹² sås sten og brænding tæt om bb. Roret lagdes straks hårdt stb. og kort efter hårdt bb. samtidig med, at maskinen, der gik trekvart kraft frem, beordredes langsomt bak; men umiddelbart efter tog skibet grunden på Ytterkubb og blev stående. Ved grundstødningen blev skibet læk. Den 19. sept. kl. 07²⁵ kom E.D. flot ved hjælp af bjergningsfartøjer.

102. SM. CITO af Marstal, 136 B. R. T. Bygget 1919 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Haderslev med skærver.

Grundstødt d. 20. sept. i Årøsund.

Strandingsindberetning dat. 22. sept. Søforklaring og søforhør i Haderslev d. 22. sept.

Kl. ca. 02¹⁰, da C. under en frisk SØ.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig ud for Årø fyr, mindskedes farten, og da skibet var ud for Årøsund havn, kobledes skruen fra for at ankre. Skibet blev nu af vind og strøm sat tværs i sejlløbet, og kort efter grundstødte C. ca. 200 m N. for havnen. D. 21. sept. kl. ca. 14⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

103. M/S BESTEVAER af Rotterdam, 296 B. R. T. På rejse fra Brüssel til Nykøbing S med koks.

Grundstødt 5. okt. ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6. okt.

Kl. 16³⁰ tog B. under en bakmanøvre grunden i indsejlingen til Nykøbing S.s havn og blev stående. D. 6. okt. kl. 06⁰⁰ kom B. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

104. SM. KNUD af Assens, 36 B. R. T. Bygget 1891 af eg. På rejse fra Assens til Lübeck i ballast.

Grundstødt d. 6. okt. ved Ærø Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 7. okt. Søforhør i Assens d. 27. nov.

Kl. 10³⁰ grundstødte K. under en frisk SSØ.-lig brise med N.-gående strøm NØ. for indsejlingen til Marstal havn. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blev blændet af solen således, at han ikke kunne se farvandsafmærkningen.

105. M/S ELMSHORN af Elmshorn, 210 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Odense med korn.

Grundstødt d. 7. okt. i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 10. okt. Søforklaring i Odense d. 11. okt.

Kl. ca. 07³⁰ grundstødte E. under en svag SV.-lig brise med dis og indgående strøm på Harehage ved Lindø. D. 9. okt. kl. ca. 21⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

106. M/S MARGIT af København, 4967 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra New York til Baltimore med stykgods.

Grundstødt d. 10. okt. ved U.S.A.s Ø.-kyst.

Søforklaring i London d. 12. nov.

Kl. 05²⁰, da M., der havde lods om bord, i tæt tåge befandt sig på Delaware floden, blev maskinen stoppet for at ankre, men kort efter sås på radarskærmen, at skibet lå tværs i renden. En nærmere undersøgelse viste, at rorgængereren havde lagt roret hårdt bb. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tog skibet grunden N. for Reedy Island og blev stående.

707. SM. GRAY af Odense, 95 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Stralsund til Odense med briketter.

Grundstødt d. 13. okt. ved Sjællands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. okt. Søforklaring og søforhør i Odense d. 16. okt. Kl. 21³⁰ passerede G. Storstrømsbroen under en jævn til frisk SSØ.-lig brise med byger. Kl. 21⁴⁵ drejede skibet ind i Ore fyrs vinkel, hvorefter der styredes V. Kl. ca. 22⁴⁰ kom G. ind i Vejrø fyrs røde vinkel, og kursen ændredes til 300°. Man så nu Omø fyrs hvide vinkel, men kl. 22³⁰, da G. havde kurs ret mod fyret, blev det diset, og fyret tabtes af syne. Kl. ca. 23¹⁵ tog G. Grunden på Kirkegrund og blev stående. D. 14. okt. kl. 14³⁰ kom skibet flot ved hjælp

af et bjergningsfartøj efter at ca. 12 tons af dækslasten var kastet over bord. Ved grundstødningen fik G. bundskader i den forreste halvdel af skibet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes forveksling af fyrkaraktererne på Omo fyr i forbindelse med usigtbart vejr.

108. SM. JYTKA af Horsens, 112 B. R. T. Bygget 1899 af stål. På rejse fra Stralsund til Sæby med briketter.

Grundstødt d. 13. okt. ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Sæby d. 21. okt.

Kl. 20⁰⁰ passerede J. under en jævn til frisk SV.-lig brise Stevns fyr, hvorefter der styredes NNØ. Senere blev det diset, og kl. 21²⁰ blev motoren, der gik fuld kraft frem, sat på halv kraft frem. Omtrent samtidig tog skibet grunden ud for Skanør havn og blev stående. D. 14. okt. kl. ca. 11⁰⁰ blev J. bragt flot af et bjergningsfartøj, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes dis.

109. SM. MISPAH af Göteborg, 56 B. R. T. Bygget 1888 af eg. På rejse fra Eckernförde til Risør i ballast.

Grundstødt d. 14. okt. ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 14. okt. Søforhør i Sæby d. 15. okt.

Kl. ca. 00⁰⁰, da M. under en SØ.-lig kuling med let diset vejr og N.-gående strøm befandt sig ud for Læsø, blev ankeret stukket ud med 30 m wire. Da ankeret ikke fik hold, haledes ind på wiren, som herved kom uklar af skruen. M. drev nu mod land og grundstødte kl. ca. 04⁰⁰ ud for Voerså. Skibet blev vrag.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

110. SM. MAGDA af Marstal, 70 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse fra Assens til Nykøbing F. med rug.

Grundstødt d. 16. okt i farvandet S. for Fyn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. okt. Søforklaring i Marstal d. 24. jan. 1959.

Kl. ca. 14³⁰, da M. befandt sig Ø. for Avernakø, tog skibet under en tæt N.-lig regnbyge grunden S. for den røde 1-kost på N.-siden af Flæskholm Flak og blev stående. Kl. ca. 16⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev stråkeølen og skruen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

111. M/S SKANSEODDE af Fredericia, 772 B. R. T. Bygget 1905 af stål. På rejse fra Halmstad til Karlsborg med træ.

Grundstødt d. 21. okt. ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 31. okt.

Kl. 00⁰⁰ pejlede S. under en let S.-lig brise med overtrukket himmel og god sigtbarhed Malören fyr i kimmingen i 33°, afstand 16 sm., hvorefter der styredes 33°. Senere afgaves signal efter lods, hvilket besvaredes fra land. S. holdt nu V. om Malören västra fyr, der fejlagtigt antoges for at være den i 1949 inddragne „Malören rev lystønde". Kl. 01²⁰ beordredes motoren langsomt frem, og kl. 01²⁵ sås lodsåden. Kl. 01³⁰ tog S., der nu styredes NØ. 1/2 N., grunden ved siden af Malören västra fyr og blev stående. Kl. 11⁰⁵ kom S. flot ved hjælp af et bjergningskib. Ved grundstødningen opstod der lækager i ballast- og maskintanke.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at det benyttede søkort ikke var ført à jour.

112. S/S OLAF af Kopervik, 161 B. R. T. På rejse fra København til Næstved med talkum.

Grundstødt d. 25. okt. på Sprogø's N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 25. okt.

Kl. 06¹⁵ grundstødte O. under en jævn NV.-lig brise med stærk S.-gående strøm på Sprogø's Ø.-rev og blev stående. Kl. 11²⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

113. M/S FRANZ af Haren am Ems, 211 B. R. T. På rejse fra Krefeld til Ålborg med soyaskrå.

Grundstødt d. 27. okt. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 28. okt.

Kl. 19³⁰ grundstødte F. på Kanalhagen i Langerak. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlvisning af kompasset.

114. SM. JANE af Nørresundby, 151 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Tunø Knob til Odense med ral.

Grundstødt d. 30. okt. ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Odense d. 4. nov. og 23. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. nov.

Kl. 22¹⁵ afsejlede J. i stille vejr med tåge fra Tunø Knob. Der styredes 145°. Kl. 23³⁰ tog skibet grunden på Svanegrund og blev stående. D. 31. okt. kl. 03⁰⁰ kom J. flot ved egen hjælp, efter at ca. 40 tons af ladningen var kastet over bord.

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

115. M/S TELLO af København, 494 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Norrköping til København med avispapir.

Grundstødt d. 31. okt. på Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 5. nov.

Kl. 19¹⁰, da T. under svag medgående strøm på Ø.-lig kurs befandt sig i Mesen fyrs hvide vinkel i Bråviken. sås forude et medgående skib. Kursen ændredes lidt stb. over ved hjælp af selvstyren, men da T. kom ind i fyrets røde vinkel, indstilledes selvstyren til drejning bb. over. Maskinen beordredes langsomt frem, og da selvstyren ikke støttede roret, stilledes om til håndstyring, og maskinen beordredes fuld kraft bak, men kort efter kl. 19²⁰ tog T. grunden tæt V. for Kunghamn nedre fyr og blev stående. Kl. ca. 23⁰⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at selvstyren blev anvendt under sejlads i det snævre farvand.

116. M/S RODENKIRCHEN af Strohaven, 298 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Herräng med koks.

Grundstødt d. 1. nov. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 4. nov.

Kl. 20⁰⁰ grundstødte R. under en NV.-lig brise med regntykning og N.-gående strøm ved Sortsø Gab og blev stående. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

117. M/S IRENE CLAUSEN af Kolding, 299 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Rijeka til Kolding i ballast.

Grundstødt d. 7. nov. i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 7. nov. Søforklaring og søforhør i Kolding d. 10. nov.

Kl. 05²³, da I.C. under en jævn SØ.-lig brise befandt sig i farvandet mellem Bågø og Fyn, ændredes kursen til rv. 302°, idet Tvingsbjerg fyrs hvide vinkel holdtes ret agterude. Kl. 05⁴⁴, da I.C. efter bestikket befandt sig ud for Wedellsborg Hoved, ændredes kursen mod Fænø fyr. Da dette fyr kl. 06¹³ endnu ikke var kommet i sigte, beordredes maskinen fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men kl. 06¹⁵ tog skibet grunden ud for Frydensborg Huse og blev stående. Kl. 09³⁰ kom I.C. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

118. Ff. ZEUS af Ebeltoft, 10 B. R. T. Bygget 1917. På rejse fra fiskeplads til Ebeltoft. *Strandet* d. 7. nov. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 8. nov. Søforhør i Ebeltoft d. 4. feb. 1959.

Kl. ca. 18⁰⁰ passerede Z, under en stiv ØSØ.-lig kuling med tåge Sletterhage fyr tæt om bb. Der holdtes tæt mod land for at passere mellem Helgenæs og Skadegrund. Kort efter mærkedes et stød i fartøjet, hvorefter dette ikke lystrede roret. En nærmere undersøgelse viste, at roret var beskadiget. Fartøjet drev herefter på grund ved Helgenæs og blev sående. Besætningen — 2 mand — vadede i land. D. 8. nov. om aftenen kom Z. flot ved fremmed hjælp.

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

119. M/S BASTO af Haugesund, 431 B. R. T. Bygget 1931 af stål.

På rejse fra Odda til Vejle med salpeter.

Grundstødt d. 8. nov. ved Læsø NV.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10. nov. Søforklaring og søforhør i Vejle d. 11. nov.

Kl. 13⁰⁵ passerede B. under en svag S.-lig brise med NØ.-gående strøm og moderat sigtbarhed bøje 7 i rute 35 i ca. 1 sm.s afstand. Kl. 14⁵⁵ sås en stage ret forude, hvorefter roret lagdes hårdt stb., og motoren beordredes langsomt frem. Umiddelbart efter tog B. grunden på Læsø NV.-rev og blev stående. D. 9. nov. kl. 05⁴⁰ kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strøm.

120. M/S MARITA af Haren am Ems, 201 B. R. T. På rejse fra Kiel til Stockholm med stykgods.

Grundstødt d. 11. nov. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 11. nov.

Kl. 04³⁰ grundstødte M. under en jævn SØ.-lig brise med NØ.-gående strøm ved Ore fyr. Kl. 09⁴⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejl navigering.

121. SM. SØREN LARSEN af Nykøbing M., 149 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bøg. *Grundstødt* d. 12. nov. ved Sveriges Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. nov. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 17. nov.

Kl. 17²⁰ passerede S.L. Fjordhallen fyr i Stockholms skærgård, hvorefter føreren gik under dæk, idet han overlod roret til ungmanden, der beordredes til at styre ret på Hummelklap fyr, der viste klart lys. Kort efter overlod ungmanden roret til dæksdrengen med ordre til at styre midt i lysene fra Dalarø by. Da føreren senere kom på dækket, befandt S.L. sig i fyrets røde vinkel. Roret blev straks lagt hård stb., men da skibet havde drejet ca. 10°, tog det grunden og blev stående. D. 13. kl. ca. 17⁰⁰ kom S.L. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at ungmanden, da han lod sig afløse ved roret, undlod at videregive den af føreren givne ordre med hensyn til den kurs, der skulle styret.

122. SM. JENS JUHL af Nykøbing M., 100 B. R. T. Bygget 1940 af eg og bøg. På rejse fra Skive til Nykøbing M.

Grundstødt d. 13. nov. i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. nov. Politirapport dat. 17. jan. 1959. Søforhør i Skive den 29. jan. 1959.

Kl. 18⁵⁸ passerede J.J. under svag SØ.-lig luftning den røde l.-kost SV. for Rotholm, hvorefter der styredes 343°. Kl. 19³² ændredes kursen til 322°, der styredes i 9 minutter. Kl. 19⁵¹ ændredes kursen til 284°, idet der styredes efter mærker i land. Kl. 19⁵⁴ sættes motoren på langsomt frem, og det forsøgtes ved hjælp af en projektør at finde den røde l.-kost på Mid-delgrunden SØ. for Fuur. Kl. 19⁵⁴ pejledes yderste lys på Fuur i 230°, hvorefter der styredes 220°. Kl. 19⁵⁹ tog J.J. grunden på Fuur og blev stående. Efter at en del af ladningen var blevet lægtret, kom J.J. flot d. 14. nov. kl. 20¹⁵.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes farvandets vanskelige beskaffenhed.

123. SM. ALBATROS af København, 77 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg. På rejse fra Åhus til København i ballast.

Grundstødt d. 15. nov. ved Sveriges S.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. nov. Søforklaring og søforhør i Stege d. 19. nov.

Kl. 00⁰⁵ passerede A. i stille vejr med let dønning Smyge Huk lys- og fløjtetønde, hvorefter der styredes mv. VNV. Kl. 01¹⁵ blev det tæt tåge, og farten mindskedes. Kl. 01⁴⁵ sås Falsterbo fyr ret forude. Skibet drejedes straks hårdt bb. over, og der styredes ØSØ. med langsom fart. Ca. 5 minutter senere, kl. 01⁵⁵, tog A. grunden på Blinda Segelskär og blev stående. Kl. ca. 23¹⁵ blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen blev forreste halvdel af stråklølen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

124. SM. IRMGARD af Hamuhrg, 142 B. R. T. På rejse fra Datteln til København med koks.

Grundstødt d. 18. nov. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 25. nov.

Kl. 17⁰⁰ grundstødte I. under en let SØ.-lig brise med tåge og V.-gående strøm på Skalkenæs og blev stående. Skibet er senere kommet flot.

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

125. M/S CLAUD ERIK af Hamburg, 175 B. R. T. På rejse fra Hamburg til København med stykgods.

Grundstødt d. 23. nov. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 24. nov.

Kl. 14⁰⁰ grundstødte C.E. i stille, tåget vejr på Masnedø Kalverev. Kl. 21⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

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

Grundstødt d. 25. nov. ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 4. dec.

Kl. 21⁵⁰, da T. under en jævn VNV.-lig brise befandt sig ud for Søderarm fyr, pejledes nævnte fyr i rv. 231°, afstand 3 sm. Herfra styredes rv. 141°, og kl. 22⁴⁰ ændredes kursen til rv. 162°. Kl. 22⁴⁵ tørnede T. Bjørnsgrund uden at blive stående. Ved grundstødningen blev T. læk i F.P.-tanken. Kl. 23⁰² fortsattes rejsen til København.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at de til rådighed stående navigeringsmidler ikke blev benyttet.

127. Ff. DANNEBROG af Odden havn, 8 B. R. T. Bygget 1921 af eg og bøg. På rejse fra Odden havn til fiskeplads i Kattegat.

Grundstødt d. 26. nov. ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27. nov.

Kl. 14³⁰ grundstødte D. under en svag NØ.-lig brise med tæt tåge ved Yderby Lyng. Ved grundstødningen sprang fartøjet læk.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

128. M/S MARIE af Hamburg, 95 B. R. T. På rejse fra Haderslev til Hannover med malt.

Grundstødt d. 28. nov. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. dec.

Kl. ca. 17³⁰, da M. under en let vestlig brise med tåge befandt sig i Alssund, tog skibet grunden ved Snogbæk Hage. M. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

129. M/S SPIGERBORG af København, 2400 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Kingston til Aux Cages med stykgods.

Grundstødt d. 28. nov. Ved Haitis S.-kyst.

Søforklaring i Hamborg d. 30. dec.

Kl. 08⁴⁵, da S., der havde lods om bord, under en svag Ø.-lig brise med maskinen gående meget langsomt frem befandt sig i South Passage ved indsejlingen til Aux Cages, tog skibet grunden på en sandbanke og blev stående. Kl. 12¹⁵ kom S. flot ved egen hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

130. SM. HERMANN af Skive, 24 B. R. T. Bygget 1905 af eg og fyr. På rejse fra Randers til Frederikshavn i ballast.

Strandet d. 30. nov. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. dec. Søforhør i Sæby d. 3. dec.

Kl. ca. 19⁰⁰, da H under en stiv til hård NNØ.-lig kuling med hård S.-gående strøm befandt sig ud for Bangsbo, gik motoren i stå. Fartøjet blev straks opankret for 2 ankre; men noget senere sprængtes ankertrosserne. Et anker med kæde blev nu sat, men kæden viste sig for kort til at gøres fast, og anker og kæde gik tabt, hvorefter skibet gik i drift. Stagfokken blev nu sat, og der holdtes S. på langs kysten; men det lykkedes ikke at få styr på skibet, og kl. ca. 21⁰⁰ tog H. grunden ud for Lyngså strand ca. 75 m fra land. Besætningen — 2 mand — reddede sig d. 1. dec. kl. ca. 08⁰⁰ i land i skibets båd. D. 2. dec. blev H. bragt flot af et bjergningsfartøj og indbragt til Frederikshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at strandingen skyldes, at motoren gik i stå i forbindelse med vejrforholdene.

131. M/S LOVISA GORTON af Helsingborg, 2112 B. R. T. På rejse fra Kotka til London med papirmasse.

Grundstødt d. 5. dec. ved Saltholm.

Strandingsindberetning dat. 6. dec.

Kl. 20⁵⁵ grundstødte L.G. under en NV.-lig brise med regnbyger og S.-gående strøm på Smågrundene ved Saltholms NV.-kyst og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

132. Ff. GREENLAND af Esbjerg, 295 B. R. T. Bygget 1944 af eg og fyr. På rejse fra København til Marstal.

Grundstødt d. 7. dec. ved Ærø Ø.-kyst.

Søforklaring i Assens d. 27. jan. 1959.

Kl. ca. 16⁰⁰ dag G., der havde lods om bord, var under indsejling til Marstal havn, tog skibet grunden ved den sidste hvide prik før havnen. Skibet kom samme dag flot ved egen hjælp. Kort efter tog G. grunden udfor bådehavnen og blev stående. D. 10. dec. kl. 11⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at G. stak for dybt til at anløbe havnen ved dagligt vande.

133. SM. BALKKA af Rønne, 127 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Slite til København med sten.

Grundstødt d. 9. dec. ved Sveriges Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 31. dec.

D. 8. dec. kl. 18³⁰ gik B. under en SV.-lig kuling til ankers på Hervik red for at afvente en bedring af vejret. D. 9. dec., da B. ville fortsætte rejsen, kunne motoren ikke startes, og det forsøgtes forgæves at opnå forbindelse med land. Kl. ca. 22⁰⁰, da vinden var frisket til en hård NNØ.-lig kuling, begyndte B. at drive for ankeret. Der afgaves nødsignaler, fokken blev sat og ankerkæden kappet. Da B. imidlertid stadig drev nærmere kysten, bjergedes fokken igen, og bb. anker blev stukket i bund, men kl. ca. 23⁰⁰ tog skibet grunden tæt under land og blev stående. D. 12. dec. blev B. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper og slæbt til Fårø.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

134. SM. GRETCHEN af Hamburg, 119 B. R. T. På rejse fra Flensburg til Rudkøbing i ballast.

Grundstødt d. 10. dec. i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 11. december.

Kl. 12⁵⁵ grundstødte G. i Klørby. D. 11. december kl. 12⁰⁰ kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

135. M/S THORA DAN af Esbjerg, 4041 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Kotka til Calais med cellulose.

Grundstødt d. 10. dec. ved Finlands S.-kyst.

Søforhør i Århus d. 10. feb. 1959.

Kl. 10²⁵ passerede T.D., der havde lods om bord, med langsom fart og under S.-lig vind med snetykning Bisaballan tv. om bb., i en afstand af 1,1 sm. Kl. 10³⁴, da sigtbarheden på grund af snetykning var nedsat til 100—200 m, observeredes om stb. en kost uden topbetegnelse, og roret lagdes stb. Kl. 10³⁶ grundstødte T.D. på Vinberggrund og blev stående. Kl. 16⁰⁰ kom T.D. flot ved fremmed hjælp. T.D. fik ved grundstødningen foruden buler i bunden lækager i bundtanke nr. 1 og 2. Lækagen i 1-tanken strakte sig ind i tanksiden, hvilket medførte, at vand i begrænset omfang trængte ind i 1-lasten.

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

136. SM. ALVA af Ålborg, 97 B. R. T. Bygget 1914 af jern. På rejse fra Voer til Mariager i ballast.

Grundstødt d. 11. dec. på Mariager Fjord.

Søforklaring i Ålborg d. 13. dec.

Kl. ca. 14²⁵, da A. i stille, klart vejr befandt sig i Mariager Fjord, overlod føreren roret til bedstemanden. Ca. 5 min. senere tog fartøjet grunden ud for Havkjær og blev stående. D. 12. dec. kl. ca. 11²⁵ kom A. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden er blevet blændet af solen og ikke har set afmærkningen.

137. SM. EDITH DAMGAARD af Mariager, 66 B. R. T. Bygget 1909 af eg. På rejse fra Stralsund til Løgstør med briketter.

Grundstødt d. 11. dec. i Koldby Kås havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. dec.

Kl. 20⁰⁰ tog E.D. under en bakmanøvre ved afgang fra Koldby Kås havn, hvortil skibet var søgt ind på grund af dårligt vejr, grunden med agterenden. Ved grundstødningen beskadiges rorstævnen og ror og skrueblade bøjedes.

138. Ff. BENTE af Aså, 9 B. R. T. Bygget 1932. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Aså med fisk.

Grundstødt d. 12. dec. ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 13. dec. Søforhør i Sæby d. 18. dec.

Kl. ca. 23¹⁵, da B. under en frisk Ø.-lig brise med meget stærk N.-gående strøm og god sigtbarhed befandt sig i sejrenden til Aså havn, rørte fartøjet grunden og mistede styringen. B. blev af strømmen ført mod N. og grundstødte kort efter ca. 100 m NØ. for havnen. Fartøjet, der fik bundskader, er senere bragt flot.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes stærk lavvande.

139. M/S REX af Appingedam, 344 B. R. T. På rejse fra Sunderland til Marstal med kul.

Grundstødt d. 15. dec. i Klørdyb.

Strandingsindberetning dat. 18. dec.

Kl. 10⁰⁵ grundstødte R. under en S.-lig brise med S.-lig strøm og diset vejr ca. 3 km SØ. for Marstal havn. D. 17. dec. kl. ca. 13⁰⁰ kom skibet flot, efter at ca. 150 tons af ladingen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

140. M/S MARIAN H. af Rotterdam, 499 B. R. T. På rejse fra Skive til Wismar i ballast.

Grundstødt d. 16. dec. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 18. dec.

Kl. 14⁰⁰ tog M.H. i tåget vejr grunden ved Ølands Hage og blev stående. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

141. SM. MARIE af Grenå, 35 B. R. T. Bygget 1901 af træ. På rejse fra Frederiksværk til Grenå i ballast.

Grundstødt d. 17. dec. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 18. dec. Søforhør i Grenå d. 23. dec.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M. under en svag SØ.-lig brise med tåge efter bestikket befandt sig ca. 13 sm. SØ. for Fornæs, loddedes 22 m vand. Under anduvning af Grenå toges hyppige lodskud, og da der kl. ca. 16¹⁵ loddedes 7 m vand, ændredes kursen til S.t.Ø., men umiddelbart efter tog skibet grunden ca. 1/2 sm. S. for Fornæs fyr og blev stående. Kl. 23³⁰ kom M. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

142. M/S HANS af Haren am Ems, 202 B. R. T. På rejse fra København til Rønne i ballast.

Grundstødt d. 24. dec. i Københavns havn.

Strandingsindberetning dat. 24. dec.

Kl. 06³⁰ tog H. i diset vejr grunden i Kalvebodløb og blev stående. Kl. 11¹⁵ kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

143. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Herøya til Billingham.

Grundstødt d. 27. dec. ved Englands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikssund d. 10. jan. 1959.

Kl. 00⁴⁵, da C. i diset vejr med motoren gående langsomt frem, afgivende forskriftsmæssige tågesignaler, befandt sig ca. 1 sm mv. V. for Heugh fyr, ændredes kursen til mv. 150°, og samtidig viste et lodskud 24 m. Kl. 01⁰⁰, da loddet på ny viste 24 m, stoppedes motoren, og kursen ændredes til mv. 200°, hvorefter loddet viste 20 m og derefter 18 m. Kl. 01²⁰, da loddet viste 12 m, stoppedes motoren, og der gjordes klar til at ankre, men umiddelbart efter tog skibet grunden Ø. for South Gare fyr og blev stående. Kl. 04⁰⁰ kom C. flot ved egen hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

144. Ff. RITA af Aså, 8. B. R. T. Bygget 1908. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Aså.

Grundstødt den 28. dec. ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 28. dec. Søforhør i Sæby d. 8. jan. 1959.

Kl. ca. 19³⁰, da R. under en frisk SØ.-lig brise med snetykning var ved at anduve Aså havn, holdtes tæt under land for at få landkending. Herunder sås et rødt lys, som antoges at være det røde fyr på det S.-lige molehoved ved indsejlingen til Aså havn. Der holdtes ind efter det røde lys, men kort efter grundstødte R. hårdt og blev stående.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

KOLLISION, PÅSEJLING O. L.

145. M/S THURBAN af Rotterdam, 500 B. R. T. På rejse fra Ghent til Middelfart med jern.

Tørnet bropille d. 5. jan. i Lillebælt.

Søforklaring i Middelfart d. 7. jan.

Kl. 17⁴³, da T. under en stiv til hård kuling nærmede sig Lillebæltsbroen, kom et mindre fartøj pludselig til syne ved bropillen om bb. styrende tværs på T.s kurs. Maskinen blev straks stoppet, og kort efter, da T. af strømmen var ført nærmere bropillen, beordredes maskinen fuld kraft bak, og roret lagdes bb. over, men kort efter — kl. 17⁴⁵ — tørnede skibet med bb. side mod bropillen. Ved kollisionen led T. betydelig ovenbords skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

146. Ff. HAVET af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1954.

Kollideret d. 20. jan. i Gdynia havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 5. sept.

Kl. ca. 17⁰⁰, da H, samt Ff. „OLAN“ og Ff. „VERA“, begge af Lemvig, lå i havnebassinet og afventede ordrer til afsejling begyndte O. at bakke. H.s motor omstyrede til bak, men kort efter tørnede H. med bb. låring mod V.s bb. bov. Ved kollisionen led V. nogen ovenbords skade.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå i havnebassinet i en afstand af ca. 20 m fra O., gik H. fra kajen og sejlede ud i havnebassinet med kurs agten om V. og O., men kort efter mærkedes et stød i bb. bov.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj lå i havnebassinet i en afstand af ca. 20 m fra O., gik H. fra kajen styrende agten om V. Da H. var drejet rundt V.s agterende, blev O.s motor omstyret til bak, og kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.

147. Ff. OLAN af Lemvig, 31 B. R. T. Bygget 1957 af eg og bøg.

Kollideret d. 20. jan. i Gdynia havn.

Søforklaring i Lemvig d. 29. juli.

Se nr. 146.

148. Ff. VERA af Lemvig, 34 B. R. T. Bygget 1917.

Kollideret d. 20. jan. Gdynia havn.

Søforhør i Lemvig d. 13. nov.

Se nr. 146.

149. SM. VERA MORTENSEN af Frederiksværk, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål På rejse fra København til Århus med foderkager.

Tørnet mole d. 20. jan. i Københavns havn; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. jan. Søforhør i Århus d. 29. jan.

Kl. 22²⁵ afsejlede V.M. under en svag SSV.-lig luftning med sigtbart vejr fra Frihavnens 10 m bassin. Under drejningen bb. over for at sejle gennem Stubbeløbet tørnede V.M. med stævnen mod den SØ.-lige ende af Z-bryderen V. for løbet, hvorved skibet blev læk. Der sejlede ind til Redhavnen for tætning af lækagen.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes mørke.

150. M/S HERBRAND af København, 9051 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Rotterdam til Yarrow med olie.

Kollideret d. 21. jan. i Holland.

Søforklaring i Rotterdam d. 8. feb. Søforhør i København d. 4. dec.

Kl. 15³¹ da H., der havde lods om bord. med nedsat fart under vekslende sigtbarhed med snebyger befandt sig på Nieuwe Waterweg ud for Westgeul, styrende 280° dv. og afgivende tågesignaler, sås forude tæt om stb. et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „ALDEBARAN D.“ af Genua. Maskinerne stoppedes, idet roret lagdes hårdt stb., og der afgaves en kort tone med sirenen. Kort efter sattes begge maskiner på fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med sirenen. Da H. tilsyneladende ikke drejede villig nok, sattes bb. maskine på fuld kraft frem, men ca. 1 min. senere tørnede H. med bb.s bov mod A.D.s bb. bov. H. gled med stævnen hen ad A.D.s bb. side, hvorefter skibene kom fri af hinanden og ankrede op. Ved kollisionen blev H. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra A.D. foreligger ikke.

151. Ff. BAMBI af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerak til Skagen.

Kollideret d. 24. jan. i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 31. jan.

Kl. ca. 10⁰⁰, da B. i tæt tåge med motoren gående halv kraft frem styrende en SSV.-lig kurs og afgivende tågesignaler befandt sig ca. 1 sm. S. for den røde 3.-kost på Skagens Rev, sås foruden om stb. i en afstand af ca. 30 m et andet fiskefartøj, der senere viste sig at være „SILPAN“ af Skagen. Roret blev straks lagt m hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen mod stb. side af B. Ved kollisionen led B. en del ovenbords skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj i stille vejr med tæt tåge med motoren gående halv kraft frem styrende NØ. og afgivende tågesignaler befandt sig sig ca. 1 sm. S. for den røde 3.-kost på Skagens Rev, sås B. forude om bb. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

152. Ff. SILPANN af Skagen, 49 B. R. T. Bygget 1957 af træ. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

Kollideret d. 24. jan i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 4. feb.

Se nr. 151.

153. M/S PARAGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Århus til Helsingør i ballast.

Tørnet mole d. 24. jan. i Helsingør havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 28. jan.

Kl. 08⁰⁰, P., der havde lods om bord, og som blev assisteret af slæbebåd for og agter, under en let SV.-lig brise med N.-gående strøm befandt sig i indsejlingen til havnen, blev agterskibet af strømmen sat N.-efter. Maskinen, der gik ganske langsomt frem, beordredes fuld kraft bak, og derefter langsomt frem samtidig med, at roret lagdes stb. Umiddelbart efter beordredes maskinen atter fuld kraft bak, og bb. anker blev stukket i bund, men kort efter tørnede P. med stævnen mod Nordkajen ud for havnekontoret, hvorved kajens spunsvæg blev trykket ind, og P. fik en bule i forstavnen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.

154. M/S CONTACT af Delfzijl. På rejse fra Frederikssund til London med østers-skaller.

Kollideret d. 25. jan. i Kattegat.

Søforklaring i Kalundborg den 27. jan.

Kl. 19⁰⁰, da C. under en svag S.-lig brise med sigtbart vejr befandt sig ca. 2¹/₂ sm. Ø. for Sjællands Rev fyr, sås om stb. den røde lanterne fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „VENIA“ af Odden havn. Kort efter sås V. i mørket tæt på. Der afgaves 1 lang tone med sirenen, idet roret lagdes hårdt bb., og motoren beordredes fuld kraft bak. Umiddelbart efter tørnede C. mod V., der sank. V.s besætning — 2 mand — blev taget om bord i C, der sejlede ind til Kalundborg.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der kun førte side- og agterlys, kl. ca. 19⁰⁰ befandt sig ca. 2¹/₂ sm. Ø. for Sjællands Rev fyr, styrende SSØ. hørtes 1 lang tone fra et skib, der senere viste sig at være C. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes V.s utilstrækkelige lanterneføring i forbindelse med manglende udgik i begge skibe.

155. Ff. VENIA af Odden havn. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Odden havn.

Kollideret d. 25. jan. i Kattegat; *sunket*.

Søforklaring i Nykøbing S. den 27. jan.

Se nr. 154.

156. M/S JYLLAND af Kalundborg, 1434 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Kalundborg til Århus.

Tørnet mole d. 25. jan. i Kalundborg.

Søforklaring i Kalundborg d. 31. jan.

Da J. efter afsejling fra Kalundborg i tæt tåge med maskinen gående fuld kraft frem ifølge radarobservation og aflæsninger med Deccometrene befandt sig ved den yderste bøje i den grønne havnefyrlinie, lagdes roret hårdt stb., men som følge af den nydannede is drejede skibet meget langsomt stb. over. Kort efter, da Asnæskajens NV.-lige hjørne sås tæt forude, beordredes maskinen fuld kraft bak, og straks efter forceret fuld kraft bak, men umiddelbart

efter tørnede J.s bov mod kajen ca. 1 m agten for stævnen. Ved kollisionen blev bb. bov lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels usigtbart vejr, dels at skibet som følge af isen ikke lystrede roret.

157. Ff. EYSTENES af Skåle, 50 B. R. T. Bygget 1942 af eg og bøg.

Kollideret d. 28. jan. i Klaksvig havn.

Søforklaring i Klaksvig d. 1. feb.

Kl. ca. 22⁰⁰, kort efter at E. var afsejlet fra kajen i Klaksvig for at sejle over til Stangarbroen ved havnens Ø.-lige side, sås et fiskefartøj, der senere viste sig at være „KVIK“ af Klaksvig, bakke ud fra Stangarbroen. Da K. tilsyneladende ville gå klar af E., fortsattes sejladsen, men kort efter sås K. begynde at sejle frem. Motoren sattes på fuld kraft bak, men kort efter tørnede E. med stævnen mod K.s låring. E. blev tilsyneladende ikke beskadiget.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj, der førte forskriftsmæssige lanterner, kl. ca. 22⁰⁰ bakkede ud fra Stangarbroen mod S. med roret styrbord. Kort efter sås E. tæt agten for tværs om bb., og motoren sattes på fuld kraft frem, men umiddelbart skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev K. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at E. misforstod K.s manøvre, dels at man om bord i K. for sent fik øje på E.

158. Ff. KVIK af Klaksvig, 27 B. R. T. Bygget 1916 af eg og fyr. På rejse fra Klaksvig til fiskeri.

Kollideret d. 28. jan. i Klaksvig havn.

Søforklaring i Klaksvig d. 29. jan.

Se nr. 157.

159. M/S SIRI II af Svendborg, 282 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Holbæk til Randers med kali.

Kollideret d. 30. jan. i Kattegat.

Søforklaring i Randers d. 1. feb.

Kl. 13⁵², da S.II. under en svag SV.-lig luftning med en sigtbarhed på ca. 1/2 sm. befandt sig i nærheden af lystønden på 56°09'0N. 11°34'3 Ø. (pkt. 3 i rute 34), sås 2 modgående fartøjer forude ca. 2° om stb. Roret blev straks lagt hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved 1 kort tone med luftfløjten. Under drejningen fik S.II. det en af fartøjerne, der senere viste sig at være Ff. „DIANA“ af Hundested, om bb. Dette fartøj drejede nu til bb., hvorfor S.II.s maskine, der gik langsomt frem, beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede D. med bb. bov mod S.II.s bb. bov. Ved kollisionen blev begge skibe en del beskadiget.

Af den af D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var på rejse fra en fiskeplads ved Hesselø til Hundested, den nævnte dag kl. ca. 14⁰⁰ i stille vejr med tæt tåge sejlede med motoren gående halv kraft frem, hørtes forude lidt om bb. et tågesignal fra et andet skib. Samtidig kom et modgående skib, der senere viste sig at være S.II. i sigte forude lidt om bb. Roret blev lagt bb., men da S.II. samtidig drejede stb. over, blev roret skiftet til hårdt stb., samtidig med at motoren sattes på fuld kraf frem. Umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at D. ikke afgav forskriftsmæssigt tågesignal.

160. Ff. DIANA af Hundested, 14 B. R. T. Bygget 1930 af træ. På rejse fra fiskeplads ved Hesselø til Hundested.

Kollideret d. 30. jan. i Kattegat.

Søforklaring i Hundested d. 6. feb.

Se nr. 159.

161. M/S JYLLAND af Kalundborg, 1434 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Kalundborg til Århus med passagerer.

Kollideret d. 31. jan. i Storebælt.

Søforklaring i Kalundborg d. 4. feb.

Kl. 11³⁵ afgik J. under let v.-lig brise med tæt tåge fra Kalundborg. Da J. befandt sig ca. 1 sm. Ø. for lystønden pkt. 19 i rute 28 sås på radarskærmen ekko fra to fartøjer, som befandt sig ca. 1/2 sm. S. for lystønden. Kl. 12³⁴, da lystønden passeredes, sås forude i en afstand af 30—40 m et fiskefartøj, som senere viste sig at være Ff. „V. HØYER“ af Kalundborg. Maskinen beordredes forceret fuld kraft bak, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter tørnede J.s stb. bov mod V.H.s stb. låring. Kl. 13⁰⁷ blev V.H., der ved kollisionen fik en større lækage i agterskibet, taget på slæb. Kl. 13⁵⁰ sank V.H. på 27 m vand.

Af den af V.H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der var i færd med at udføre et træk fra lystønden i pkt. 18 i rute 28 til lidt N. for lystønden i pkt. 19 i samme rute, befandt sig tæt N. for denne, sås et større skib komme frem af tågen tæt om stb. i en afstand af ca. 50 m. Redskaberne kastedes fri, men umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at J. undlod at gå med moderat fart og at træffe passende forholdsregler til undgåelse af sammenstød, dels at V.H. ikke afgav tågesignaler med tilstrækkeligt korte mellemrum.

162. Ff. V. HØYER af Kalundborg, 11 B. R. T. Bygget 1943. På fiskeri i Storebælt.

Kollideret d. 31. jan. i Storebælt; *sunket*.

Søforklaring i Kalundborg d. 4. feb.

Se nr. 161.

163. M/S URUGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra New York til Oslo.

Kollideret d. 31. jan. i Oslofjorden.

Søforhør i København d. 4. feb.

Kl. 13⁵⁸ passerede U., der havde lods om bord, og hvis maskine gik halv kraft frem, i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssige tågesignaler Lågøy i en afstand af 0,4 sm. Kl. ca. 14⁰⁰ sås på radarskærmen ca. 5° om stb. i en afstand af 2 sm. et ekko, der tilsyneladende stammede fra et andet skib. Omtrent samtidig hørtes tågesignal forude, og kl. 14⁰² beordredes maskinen stoppet. Gentagne radarobservationer viste, at et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „URALMASH“ af Archangelsk, nærmede sig forude om stb. Kl. 14⁰⁵, da U. befandt sig i stb. side af sejlløbet ud for Solbakkeodde, beordredes maskinen fuld kraft bak. Ca. 1/2 minut senere sås U. ret forude, og der afgaves 3 korte toner, men umiddelbart efter tørnede U. med bb. bov mod U.s bb. bov. Ved kollisionen blev U. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

164. S/S SILJA DAN af Esbjerg, 3560 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Kaskö til Rouen med cellulose.

Kollideret d. 2. feb. i Østersøen.

Søforklaring i Bristol d. 24. april. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 20. nov.

Kl. 10⁴¹, da S.D. i tåge befandt sig i den minestrøgne tvangsrute nr. 1 med maskinen gående langsomt frem og afgivende forskriftsmæssigt tågesignal, sås på skibets radarskærm et svagt og varierende ekko ca. 5° om stb., afstand 1,5 sm. Kl. 10⁴² stoppedes maskinen. Der hørtes ingen tågesignaler. Kl. 10⁵⁰ sås ca. 10° om stb. i en afstand af ca. 200 m, et andet skib, der senere viste sig at være M/S „CREMON“ af Dornbusch. C, der styrede modsat kurs af S.D., drejede hårdt til stb., og skar ind for boven af S.D. Maskinen blev straks beordret fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 10⁵¹, tørnede S.D. med stævnen mod D.s bb. side lidt agten for midtskibs. Kl. 10⁵⁴ sank C, og dets besætning — 3 mand og 1 kvinde — rededes om bord i S.D., der tilsyneladende ikke led skade ved kollisionen.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

165. S/S CARL af Nakskov, 333 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Nakskov til Storugns i ballast.

Kollideret d. 4. feb. i Nakskov Fjord.

Søforklaring i Nakskov d. 4. feb.

Kl. 10⁴⁰, da C, der havde lods om bord, i tæt tåge med meget langsom fart befandt sig for udgående i den gravede rende i Nakskov Fjord, afgivende forskriftsmæssige tågesignaler, hørtes tågesignal fra et modgående skib, som senere viste sig at være S/S „Mjølner“ af Nakskov. Farten mindskedes til mindst muligt, idet der holdtes tæt over i rendens N.-lige del. Kl. ca. 10⁵⁰ sås M. tæt forude om bb. Roret blev lagt hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede skibene mod hinanden, bb. bov mod bb. bov. Ved kollisionen blev begge skibe så indfildret i hinanden, at de sammen blev slæbt til Nakskov.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib i tæt tåge, afgivende forskriftsmæssige tågesignaler, befandt sig ved indsejlingen til den gravede rende i Nakskov Fjord, blev maskinen, der gik halv kraft frem, sat på meget langsomt frem. Kl. 10⁴² sås på radarskærmen ekkoet fra et modgående skib, der senere viste sig at være S/S „Carl“ af Nakskov, i en afstand af ca. 1/2 sm. Roret lagdes stb., og M. holdt så tæt mod rendens sydlige side som muligt. Kl. 10⁴⁷ sås C. tæt forude om bb., og roret blev lagt hårdt stb., men kort efter tørnede skibene mod hinanden, som ovenfor beskrevet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med farvanders vanskelige beskaffenhed.

166. S/S MJØLNER af Nakskov, 302 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra Spodsbjerg til Nakskov med passagerer.

Kollideret d. 4. feb. i Nakskov Fjord.

Søforklaring og søforhør i Nakskov d. 4. feb.

Se nr. 165.

167. M/S J. S. FLEISCHER af København, 300 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Frederikshavn til Helsingør.

Kollideret d. 6. feb. i Kattegat.

Søforklaring i København d. 10. feb.

Kl. 13⁰⁹, da J.S.F., der styrede rv. 160°, under en jævn NNØ.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 1½ sm. V. for punkt 6 i rute 48, hørtes en sirene forude om stb., og umiddelbart efter sås i samme retning i en afstand af ca. 200 m et skib, der senere viste sig at være M/S „UNTERWESER“ af Brake, med kurs mod J.S.F. Maskinen beordredes straks stoppet, roret lagdes hårdt bb., og der afgaves 2 korte toner. Fra U. hørtes et opmærksomhedssignal, og dette skib syntes at dreje bb. over. Maskinen beordredes fuld kraft frem, men kl. 13¹⁰ tørnede U. med stævnen mod J.S.F.s stb. side. Ved kollisionen fik J.S.F. nogen ovenbords skade. Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 12⁴⁰, da dette skib, der styrede rv. 30°, under en jævn NØ.-lig brise med klart vejr befandt sig SSV. for punkt 6 i rute 48, sås J.S.F. 30°—40° forude om bb. Kl. 13⁰⁶ sås J.S.F. ændre kurs mod bb. og umiddelbart efter mod stb. og derpå igen mod bb. Der afgaves opmærksomhedssignal, og umiddelbart efter beordredes maskinen fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb., men kl. 13¹⁰ skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke holdtes behørig udkig om bord i J.S.F.

168. Ff. FRAM III af Sønderborg, 20 B. R. T. Bygget 1938. På fiskeri.

Kollideret d. 9. feb. i Sønderborg Bugt.

Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. 12. dec.

Kl. ca. 23⁰⁰, da F. III sammen med Ff. „FRAM IV“ af Sønderborg befandt sig i Vemmingbund, sprang vinden, der var S.-lig, til SSØ og friskede til hård kuling med sneykning. Da F.IV tabtes af syne, opgaves fiskeriet, og kursen ændredes til NØ., hvorefter der med en fart af 5—6 knob sejledes mod Sønderborg. Kl. ca. 23³⁰ sås forude et fartøj, der viste sig at være F.IV. Motoren omstyrede straks til fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede F.III med stævnen mod F.IV.s stb. side. Ved kollisionen led F. III kun ringe skade.

Af den af F.IV.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj, der havde fulgt efter F.III i 150—200 m afstand, stoppede motoren, da det blev usigtbart. Kl. ca. 23³⁰, medens F.IV lå stille, indtraf kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik F. IV 6 støtter knæk- ket og lønningen knust over en længde af ca. 11 m.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

169. Ff. FRAM IV af Sønderborg, 20 B. R. T. Bygget 1948. På fiskeri.

Kollideret d. 9. feb. i Sønderborg Bugt.

Søforklaring i Sønderborg d. 12. dec.

Se nr. 168.

170. M/S VICTORIA af Johnstorp. På rejse fra Ålborg til Nørre Sundby.

Tørnet jernbanebroen d. 10. feb. i Limfjorden.

Politirapport dat. 11. feb.

Kl. ca 08²⁸, da V., der havde lods om bord og var assisteret af 3 slæbebåde, under en stiv Ø.lig kuling med let snefald og V.-gående strøm passerede Limfjordsbroen for V.-gående, lagdes roret hårdt stb., og kort efter, da skibet var på højde med jernbanebroens åbning, lagdes roret hårdt bb. Da skibet imidlertid drejede for langsomt, beordredes maskinen fuld kraft bak, og begge ankre sattes, men herunder drev V. tværs i sejlløbet og pressesedes kl. ca. 08³³ af vind og strøm mod jernbanebroens fenderparti, som blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at V. på grund af vind- og strømforholdene mistede styringen.

171. Ff. BAMBI af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953.

Kollideret d. 14. feb. i Skagens havn.

Søforklaring i Skagen d. 19. marts.

Kl. 06³⁰ blev B., der var ved at afgå fra pier 2 i Skagen havn og lå med forenden svajet ud fra kajen og agterenden fortøjet til et andet fiskefartøj, påsejlet af et skib, som senere viste sig at være Ff. „EBBA“ af Skagen. Ved påsejlingen led B. kun ringe skade, medens E. blev en del beskadiget.

Af den af E.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj var for udgående, passerede mellem pier 2 og 3, sås B. komme sejlene ud fra pier 2. Motoren sattes på fuld kraft frem, men kort efter tørnede B.s stævn mod E.s bb. side ud for styrehuset.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at fartøjerne for sent blev opmærksom på det andet fartøjs tilstedeværelse.

172. Ff. EBBA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953.

Kollideret d. 14. feb. i Skagens havn.

Søforklaring i Skagen d. 19. marts.

Se nr. 171.

173. Ff. FORTUNA af Bagenkop, 11 B. R. T. Bygget 1933 af træ. På rejse fra Bagenkop til fiskeplads i Østersøen.

Kollideret d. 14. feb. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 28. feb. Politirapporter dat. 14., 15. og 17. marts.

Kl. ca. 06⁰⁰, da F., der styrede S.t.V. og gjorde 6,5 knobs fart, under en svag brise med regndis befandt sig ca. 6 sm. S.t.V. for Bagenkop, sås ret forude i ganske ringe afstand et stilleliggende fartøj, der senere viste sig at være Ff. „MARIE“ af Bagenkop. Umiddelbart efter tørnede F. med stævnen mod M.s bb. side. Ved kollisionen blev begge fartøjer lettere beskadiget.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 06²⁰ lå stille på en fiskeplads S.t.V. for Bagenkop i færd med at sætte trawl, sås F. nærme sig, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke er blevet holdt behørig udvig om bord i F., samt at M. ikke førte toplys.

174. Ff. MARIE af Bagenkop. 13 B. R. T. Bygget 1931 af træ. På fiskeri i Østersøen *Kollideret* d. 14. feb. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 28. feb. Politirapporter dat. 14., 15. og 17. marts.

Se nr. 173.

175. M/S SALLING af København, 1109 B. R. T. Bygget 1957 af stål.

På rejse fra St. Louis til Bizerte.

Påsejlet havnemole d. 15. feb. i Bizertes havn.

Indberetning fra det danske konsulat i Venedig dat. 7. juni.

Kl. 18³⁰, da S. var under svajning i Bizertes havn, blev maskinen, der gik fuld kraft bak, beordret fuld kraft frem. Maskinen vedblev imidlertid at gå bak, skønt ordren gentoges flere gange, og kort efter tørnede S. med agterstævnen mod stensætningen på den S.-lige havnemole, hvorved rorstævn og styremaskine beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes forkert betjening af maskinen.

176. M/S ELSE SKOU af København, 1958 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Port Williams, N.S., til Rotterdam med frugt.

Kollideret d. 16. feb. i Den engelske Kanal: *søgt nødhavn*.

Søforhør i København d. 22. maj.

Kl. 04³⁸, da E.S. under en let VSV.-lig brise med tæt tåge befandt sig i Den engelske Kanal, hørtes tågesignal, bestående af een lang tone, fra et skib forude om bb., hvorfor maskinen, der gik langsomt frem, stoppedes. Kl. 04³⁹ hørtes to lange toner fra samme skib, som senere viste sig at være S/S „ANDROS GLAMOUR“, og samtidig sås et hvidt lys forude ca. 2 streger om bb. Roret lagdes straks hårdt stb., hvilket tilkendegaves ved en kort tone med sirenen. Det hvide lys kom hurtigt nærmere, og kort efter sås A.G.s grønne sidelys og omridset af skibets stævn, ved hvilken der var kraftigt bovand, hvorfor motoren beordredes fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved tre korte toner med sirenen; men straks efter tørnede A.G. med stævnen mod E.S.s bb. bov. Ved kollisionen fik E.S. boven stærkt beskadiget. Da det senere viste sig, at vand trængte gennem kollisionsskoddet, besluttedes det at søge nødhavn, og kl. 21⁰⁰ amkom E.S. til Dover.

Anm. Søforklaring fra A.G. foreligger ikke.

177. Ff. STINNE VANG af Thyborøn, 30 B. R. T. Bygget 1957 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

Kollideret d. 19. feb. i Skagerak.

Politirapport dat. 7. maj. Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 2. juni.

Kl. ca. 18¹⁵, da S.V., der styrede SSØ., under en let VNV.-lig brise med klart vejr befandt sig 4—5 sm. NNV. for Hirtshals, tørnede fartøjet med stævnen mod bb. bov af M/S

„RACKEN“ af Karlstad, der ikke tidligere var blevet set. Ved kollisionen blev S.V.s stævn beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

178. M/S MILLA af København, 238 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Hauge-sund til Gøteborg med stykgods.

Kollideret d. 1. marts ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d. 9. april.

Kl. ca. 14⁵⁰, da M., der havde lods om bord, under en svag SV.-lig brise med tåge, med motoren gående langsomt frem befandt sig i Elfsborgfjorden omtrent S. for Elfsborg i sejl-løbets S.-lige side, sås forude ca. $\frac{1}{2}$ streg om stb. i ca. en skibslængdes afstand et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „HÖNÖ“ af Hönö. Motoren sattes straks på fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb. H. drejede til stb. ind foran M.s stævn; men umiddelbart efter tørnede M. med stævnen mod H.s bb. side. Ved kollisionen fik M. bb. bov lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

179. Ff. AETNA af Hundested. 26 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra København til Hundested.

Tørnet mole d. 4. marts ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4 marts. Søforklaring i Hundested d. 12. marts.

Kl. 18⁴⁵ afsejlede A. fra København. Kl. 19³⁰ tørnede fartøjet, der gjorde 6—7 knobs fart, i stille vejr med enkelte tågebanker mod Tuborg havns nordre mole, hvorved stævnen og et stykke af stråkløen knustes. A. blev senere bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at føreren faldt i søvn ved rattet.

180. M/S CERESIO af Marstal, 358 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På rejse fra Dordrecht til Antwerpen i ballast.

Tørnet bolværk d. 5. marts i Zuid Beveland Kanalen.

Søforklaring og søforhør i Nørresundby d. 11. marts.

Kl. ca. 19⁰⁰, da C. med lods om bord under en V.-lig kuling sejlede ind i slusen, der fører til Zuid Beveland Kanalen, tørnede skibet med stævnen mod et bolværk, hvorved både C. og bolværket blev lettere beskadiget.

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

181. SM. VANJA af Skagen, 99 B. R. T. Bygget 1951 af eg og bøg. På rejse fra Hirtshals til Herøya i ballast.

Tørnet flydekran d. 12. marts i Herøya havn.

Søforklaring i Herøya d. 14. marts.

Kl. ca. 20⁰⁰, da V. var ved at lægge til kaj ved salpeterfabrikken i Herøya havn, sattes motoren på bak. Da V. imidlertid fortsatte med uformindsket fart, kobledes skruen fra, og det forsøgtes at få en trosse i land, men kort efter tørnede V. mod en flydekran, der lå for-tøjet ved kajen. Ved kollisionen beskadigedes et dækshus på flydekranen. En efterfølgende undersøgelse viste, at trækstangen i omstyringsmekanismen var knækket.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

182. Ff. KAJA MUNCK af Hirtshals. 6 B. R. T. Bygget 1942. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 13. marts i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 18. marts.

Kl. ca. 09³⁰, da K.M. i klart vejr under en let ØSØ.-lig brise med moderat sø, styrende SSV., befandt sig ca. 2 sm. N. for Hirtshals havn, sås Ff. „GRETHA“ af Hirtshals forude i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. Kursen ændredes S.-over for at gå langs G.s bb. side. Da K.M. nærmede sig G., som lå stoppet, lagdes roret over for at gå langs G.s stb. side, men kort efter tørnede K.M.s bb. bov mod G.s stb. side ud for styrehuset. Ved kollisionen blev G. læk under vandlinien. K.M. tog straks G. på slæb mod Hirtshals, men kort efter sank G. Besætningen — 1 mand — blev taget om bord på K.M.

Anm. Ministeriet må antage, at føreren af K.M. har bedømt afstanden til G. forkert.

183. Ff. GRETHA af Hirtshals, 7 B. R. T. Bygget 1915. På fiskeri i Nordsøen.

Kollideret d. 13. marts i Nordsøen; *sunket*.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 18. marts.

Se nr. 182.

184. Ff. VIA VIOLA af Hirtshals, 29. B. R. T. Bygget 1918 af eg og bøg.

Tørnet kaj d. 25. marts i Hirtshals havn.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 4. og 12. juni.

Kl. ca. 12⁰⁰, da V.V. under forhaling fra isværket til kulkajen befandt sig 7—8 m fra kajen, blev motoren, der gik frem, omstyret til bak; men herved faldt omdrejningstallet meget

stærkt, og da fartøjet befandt sig ca. 2 m fra kajen, skiftede motoren omdrejningsretning og gik frem. En fender blev straks anbragt mellem stævn og kaj, men umiddelbart efter tørnede V.V. med stævnen mod kajen, hvorved stævnen knækkede.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at motoren efter at have været stillet til tomgang, medens skibet havde fart fremover, er koblet til med skruebladene stillet til bak, og uden fornøden brændstofførsel til motoren, hvorved vandets pres på skruebladene har forårsaget, at motoren fra en omløbende bevægelse er gået over i en vippende bevægelse og derpå, da brændstof atter er tilført motoren, er startet med forkert omløbsretning.

185. S/S LILIAN CORD af København 1761 B. R. T. På rejse fra Åbo til Belfast med stykgods.

Tørnet kaj d. 28. marts i Belfast.

Indberetning fra London dat. 9. april.

Kl. ca. 15¹⁵, da L.C. Med lods om bord var $\frac{1}{2}$ sm. fra havneløbet, beordredes halv kraft på maskinen og ved yderste havnemole stop. L.C. var på det tidspunkt midt i havneløbet. Lodsens ønskede imidlertid at holde over i sejløbets bb. side og gav ordre til at dreje til bb. og et øjeblik efter stødte kurs. Da skibet vedvarende blev forsæt mod bb. antagelig af strøm og vind, blev der givet ordre til at dreje til stb.; men umiddelbart efter blev det klart, at en kollision var uundgåelig, og der beordredes fuld kraft bak og lad gå stb. anker. Skibet, der mod forventning ved bakmanøvren drejede til bb. tørnede kort efter kajen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vind, strøm og den uventede drejning til bb. under bakmanøvren.

186. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På rejse fra Stettin til Fåborg med kul.

Påsejlet d. 12. april i Swinemünde havn.

Søforklaring og søforhør i Marstal d. 17. april.

Kl. 03⁵⁰, da I.T. under en NNV.-lig kuling lå fortøjet uden på et andet skib ved kajen i Swinemünde, tørnede S/S „CANOPUS“ af Helsinki, der assisteret af slæbebåd var under forhaling i havnen, med agterenden og skruebladene mod I.T.s bb. side. I.T., der førte det i havnereglementet foreskrevne lys, sprang læk og fik mindre skader over og under vandlinien om bb.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

187. Ff. VESTFART af Thorshavn, 101 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. 26. april i Thorshavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. april.

Kl. ca. 16²⁵, da V.s motor under havnemanøvren skulle omstyres fra frem til bak, viste det sig, at omstyringsmekanismen ikke virkede. Skrueen kobledes straks fra og da skibet havde kurs mod grunden, blev roret lagt bb. Straks efter tørnede V. med stævnen mod stb. side af Ff. „RITAN“ af Thorshavn, der lå fortøjet i havnen. Ved påsejlingen fik R. betydelig ovenbords skade. En undersøgelse viste, at en bolt i et kardanled i forbindelsen mellem omstyringsgrejerne i styrehuset og i motorrummet var faldet ud.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

188. Ff. RITAN af Thorshavn.

Påsejlet d. 26. april i Thorshavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. april.

Se nr. 187.

189. S/S MILDRED CORD af København, 2370 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra København til Randers med foderstoffer.

Kollideret d. 17. maj i Randers Fjord.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 28. maj.

Kl. 07⁴⁰, da M.C., der havde lods om bord, befandt sig i den gravede rende ved Grund Fjord, forsøgte et medgående skib, der senere viste sig at være SM. „BIRTE“ af København, at passere M.C. på dets bb. side. Det forsøgtes at vinke B. tilbage; men da B. fortsatte overhalingen med uændret fart, blev maskinen, der gik langsomt frem, stoppet. Umiddelbart efter, da B. befandt sig ud for 5.-lugen, mistede B. styringen og tørnede med stb. bov mod M.C.s bb. side, hvorved M.C. blev lettere beskadiget.

Af den af B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 07⁴⁰ i den gravede rende ved Grund Fjord ville overhale M.C., mistede skibet styringen. Motoren, der gik halv kraft frem, blev straks kastet fuld kraft bak; men umiddelbart efter tørnede B. med forskibet mod M.C.s bb. side. Ved kollisionen fik B. lønningen og skanseklædningen på stb. bov trykket ind.

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

190. Ff. DENICH af Hvide Sande, 25 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 18. maj i Nordsøen.

Politirapport dat. 23. maj.

Søforhør i Ringkøbing d. 9. juli.

Kl. ca. 19³⁰, da D. under en svag V.-lig brise lå opankret ca. 75 sm. V. $\frac{1}{2}$ S. for Thyborøn med stævnen i VSV.-lig retning, sås om bb. i en afstand af ca. 400 m et skib, der med høj fart styrede ret mod D. Da afstanden var ca. 100 m, gaves opmærksomhedssignal med sirenen, og der blev stukket ud på ankerrossen; men umiddelbart efter tørnede det andet skib med stb. bov mod D.s stavn, som blev stærkt beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det andet skib, der efter påsejlingen fortsatte sejladsen, foreligger ikke.

191. M/S NORDHOLM af København, 4952 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Houston til New Orleans.

Kollideret d. 26. maj på Mississippi.

Søforklaring i New Orleans d. 29. maj.

Kl. 00³⁷, da N., der havde lods om bord, under en svag luftning med klart vejr befandt sig ud for Fort St. Philip, afgaves 2 korte toner med fløjten for at tilkendegive, at man havde til hensigt at passere på bb. side af et medgående skib, der befandt sig forude. Det andet skib, der senere viste sig at være M/S „THEOGENNITOR“ af Panama, besvarede signalet, men da N. befandt sig omtrent tværs af T., drejede sidstnævnte skib til bb. N.s ror blev straks lagt hårdt bb., men da en kollision syntes uundgåelig, lagdes roret hårdt stb. for at dreje agterskibet til bb. Umiddelbart efter, kl. 00⁴³, tørnede T. med stævnen mod N.s stb. side ud for agterkant af maskinhuset, hvorved skibsside, lønning og dækkene trykkes ind fra agterkant af maskinhuset til poopen. I kollisionøjeblikket befandt N. sig i sin bb. side af sejlløbet. Kl. 00⁵⁵ ankrede N. ved Bolivar Point, men kunne senere fortsætte til New Orleans, hvortil skibet ankom kl. 14⁴⁰.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

192. M/S JØRGEN VESTA af Svendborg, 299 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Goole til København.

Tørnet lystønde d. 2. juni på Humberen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 18. juni.

Kl. ca. 21⁰⁰, da J.V., der havde lods om bord, under en svag Ø.-lig brise med regn og hård udgående strøm holdt gående ud for Hull afventende lodsbad, blev skibet af strømmen ført mod en stor lystønde, der tørnedes med stb. låring. Ved kollisionen fik J.V. en dyb indtrykning, og et spant blev bøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes strømmen.

193. M/S NORDBORNHOLM af Neksø, 770 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Hasle til København med passagerer og stykgods.

Kollideret d. 3. juni i Sundet.

Søforhør i København d. 10. juni.

Kl. ca. 06⁰⁶, da N. i tæt tåge med motoren gående halv kraft frem befandt sig ud for Nordre Røse fyr, styrende N.t.V., sås på radaren en genstand, der antoges at være et modgående skib om bb., og som senere viste sig at være „I. MAJ“ af Rostock. Umiddelbart efter hørtes et tågesignal ca. 1 $\frac{1}{2}$ str. om bb., og maskinen sattes straks på langsom frem og stoppedes kl. 06⁰⁷. Kort efter sås „I. MAJ“ komme ud af tågen med kurs mod N. Der hørtes 2 korte toner fra det andet skib, der drejede bb. over. Fra N. afgaves 3 korte toner med sirenen, idet motoren sattes på fuld kraft bak, men kort efter tørnede „I. MAJ“ mod N., hvorved N. fik en bule i stævnen.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

194. SM. VESTLAND af Hasle. 66 B. R. T. Bygget 1908 af eg og bøg. På rejse fra Ålborg til Hasle med cement.

Kollideret d. 6. juni i Limfjorden.

Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 10. juni.

Kl. 03⁰⁰ afgik V. fra Ålborg. Da skibet i stille, sigtbart vejr havde passeret Christianshåb lystønde, sås forude lidt om stb. i ca $\frac{1}{2}$ sm. afstand et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „NIXE“ af Hamburg. Kursen ændredes ca. $\frac{3}{4}$ streg til stb., således at N. sås om bb. Farten var ca. 6 knob. Da skibene var 100—150 m fra hinanden, drejede N. til bb. og styrede ret mod V. Der blev straks afgivet opmærksomhedssignal, og roret lagdes hårdt stb.; men kort efter tørnede N. med stævnen mod V.s bb. side midtskibs, hvorved V. blev læk og

3*

måtte sættes på grund af S.-siden af fjorden for ikke at synke. D. 9. juni kl. 14³⁰ kom V. flot ved fremmed hjælp.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da N., der var på rejse fra Rotterdam til Ålborg, kl. ca. 04⁰⁰ styrede i Bredhage fyrlinie, sås V. nærme sig forude om stb. Kort før skibene skulle passere hinanden, drejede V. til stb. Motoren kastedes fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt stb.; men kort efter tørnede N. under en vinkel på 30—50° med bb. bov mod V.s side midtskibs.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at N. har opfattet V.s bb. drejning ved Christianshåb som tegn på, at V. ville holde sig i farvandets nordside.

195. Ff. HEBRON af Skagen, 19 B. R. T. Bygget i 1946.

Kollideret d. 9. juni i Skagerak.

Søforklaring i Skagen dat. 19. juni.

Kl. ca. 06⁰⁰, da H., der fiskede med trawl sammen med et andet fiskefartøj, under en svag VNV.-lig luftning med NØ.-gående strøm og sigtbart vejr befandt sig 12 sm. Ø. $\frac{1}{2}$ S. fra lys- og fløjtetønden Skagen Rev SØ. styrende SØ. t. Ø., blev H. indhentet på sin stb. side af M/S „LECKÖ“ af Lidköping, der styrede ØSØ. Da L. var tværs i en afstand af 4—5 m afgav L. en lang tone med sirenen, idet motoren sættes på langsomt; men umiddelbart efter tørnede L. med låringen mod H.s stævn.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

196. Ff. MARITE af Tverå, 200 B. R. T. Bygget 1921 af eg.

Tørnet mole d. 16. juni i Bonavista havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. nov.

Da M. under udsejling fra Bonavista havn befandt sig imellem molerne i havneløbet, bemærkedes en kraftig strømhvirvel forude. Motoren sættes straks på fuld kraft bak; men kort efter mistede skibet styringen og blev af strømmen ført ind mod den V.-lige mole. Ved kollisionen fik M. stævnen over vandlinien beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

197. Ff. RAUN BYBERG af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr.

Kollideret d. 16. juni i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 20. juni.

Kl. ca. 16³⁰, da R.B. med langsom fart var for udgående af 2. bassin, observeredes om bb. et fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „M. MOLLERUP“, i færd med at gå fra kajen. M.M. styrede ligeledes mod udsejlingen af 2. bassin, mens der blev strakt sejl. Da en kollision syntes uundgåelig, blev R.B.s fart forøget for at komme foran om M.M. Umiddelbart efter ramte M.M.s stævn R.B. lidt agten for midtskibs om bb., hvorved R.B.s skandæk, lønning og skanseklædning blev beskadiget.

Af den af M.M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at R.B. sås i en afstand af 3 favne forude, hvorefter motoren sættes på fuld kraft bak. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.

198. Ff. M. MOLLERUP af Lemvig.

Kollideret d. 16. juni i Esbjerg havn.

Søforklaring i Lemvig d. 5. juli.

Se nr. 197.

199. SM. FRENNENÆS af Svaneke, 96 B. R. T. Bygget 1938 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Vilsund med skærver.

Kollideret d. 17. juni i Rønne havn.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 18. juni.

Kl. ca. 19¹⁵, da F. med langsom fart var for udgående fra Sydhavnen, var et skib, der senere viste sig at være M/S „WOLF“ af Hamburg, ved at styre tværs over indløbet. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede F. med sprydet mod W.s stb. bov. Ved kollisionen blev spryd og ankerspil beskadiget.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

200. Ff. POLARIS af Skagen. 34 B. R. T. Bygget 1926 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 20. juni i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 27. jan. 1959.

Kl. 02³⁰, da P. under en svag SØ.-lig brise uden vagt på dækket lå opankret 220 sm. V.t.S. $\frac{1}{4}$ S. for Vyl fyrskib, blev fartøjet påsejlet af et ukendt skib, der efter påsejlingen fort-

satte sin sejlads uden at give sig til kende. Ved kollisionen fik P. en del ovenbords skader på agterskibet.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

201. SM. TORA af Vejle, 142 B. R. T. Bygget 1909 af jern. På rejse fra Stettin til Vejle med kul.

Kollideret d. 20. juni i Stettiner Haff.

Søforklaring i Vejle d. 7. juli.

Kl. 07³⁷, da T. befandt sig i sin stb. side af sejløbet i Stettiner Haff, blev skibet overhalet af S/S „WIELUN“ af Stettin i en afstand af 10—15 m. Under overhalingen mistede T. styringen, hvorved T. tørnede med bb. side forude mod W.s stb. låring. Ved kollisionen fik T. 2 m af skanseklædningen trykket ind.

Anm. Søforklaring fra W. foreligger ikke.

202. M/S SUSANNE SKOU af København, 4427 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Wismar til Bremen.

Kollideret d. 23. juni i Kielerkanalen.

Rapport fra Wasser- und Schifffahrdirektionen Kiel dat. 24. juni.

Kl. 20⁵⁰ afsejlede S.S., der havde lods og kanalstyrer om bord, i stille klart vejr fra Holtenau sluse. Da skibet nærmede sig Königsförde signalstation, vistes stopsignal, og maskinen blev rettidigt beordret stoppet. Da S.S. ved Königsförde vigeplads havde passeret et modgående skib, beordredes maskinen meget langsomt frem. Det følgende modgående skib, der senere viste sig at være M/S „IVAN POLZUNOV“ af Leningrad, drejede langsomt til bb. og styrede mod S.S. Maskinen blev straks stoppet, og der afgaves advarselssignal, 1 lang tone med fløjten. I.P. fortsatte med at dreje til bb., og S.S.s maskine blev beordret fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med fløjten, men umiddelbart efter, kl. 22²⁹, da S.S. havde tabt farten og lå kanalret, tørnede I.P. med sin stb. side mod S.S.s stævn, hvorved der opstod svære skader på stævnen. Skibene, der var fastkilet til hinanden, blev senere adskilt ved hjælp af skærebrændere, og S.S. bugseredes til Holtenau.

203. Ff. ULLA MØLLER af Esbjerg, 34 B. R. T. Bygget 1946 af eg. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

Kollideret d. 25. juni i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. 11. juli.

Kl. ca. 08³⁰, da U.M. i stille vejr befandt sig 73 sm. V.t.S. af Grådyb Barre og var ved at nærme sig et andet fiskefartøj, der senere viste sig at være Ff. „INGA DAHL“ af Esbjerg, svigtede omstyringen, da motoren skulle bakke. Roret blev straks lagt hårdt i borde; men U.M. lystrede ikke roret, og kort efter tørnede U.M. mod I.D.s agterende, som blev hårdt beskadiget.

Af den af I.D.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da nævnte fartøj kl. ca. 08³⁰ lå til ankers og fiskede, sås U.M. nærme sig. Da afstanden mellem fartøjerne var ca. 20 favne, hørtes føreren af U.M. råbe, „bak“, og samtidig sås U.M. dreje stb. over, men kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

204. Ff. INGA DAHL af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1936 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Påsejlet d. 25. juni i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 7. okt.

Se nr. 203.

205. M/S TEXAS af København, 2352 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra London til København.

Kollideret d. 30. juni på Themsen.

Søforhør i København d. 4. juli.

Kl. ca. 04⁰⁰, da T., der havde lods om bord, under en svag S.-lig brise og medgående strøm befandt sig ca. 4 sm. fra Sunk fyrskib, blev det pludseligt tåge, og straks efter hørtes tågesignal fra et andet skib, som senere viste sig at være M/S „SARAH BOWATER“ af London. Maskinen beordredes stoppet, og der afgaves tågesignal. Kort efter hørtes 3 korte toner fra S.B. Maskinen beordredes fuld kraft bak samtidig med, at der afgaves 3 korte toner med sirenen, men kort efter tørnede T. med sin bb. bov mod S.B.s bb. bov. Ved kollisionen led T. en del ovenbords skade på forskibet.

Anm. Søforklaring fra S.B. foreligger ikke.

206. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Bergen til Kollefjord med salt.

Kollideret d. 21. juli i Kollefjord på Færøerne.

Søforklaring i Marstal d. 6. aug.

Kl. 22³⁰ afsejlede M.B. under en frisk ØNØ.-lig brise fra Oyri. Da skibet ankom til Kollefjord, svigtede koblingen under en manøvre, og M.B. tørnede med stb. bov mod kajen og mod SM. „NORDSTJØRNAN“ af Thorshavn. Ved kollisionen opstod der et hul i MB.s stb. bov, og N. fik hæk og skanseklædning beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

207. M/S MANCHURIA af København, 8371 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Aden til Genova.

Kollideret d. 27. juli i Rødehavet.

Søforklaring i Suez d. 29. juli.

Kl. ca. 03³³, da M., der styrede rv. 358°, under en svag N.-lig luftning befandt sig i sejlrenden, der fører til Suez red, med Newport Rk. fyr forude om stb., sås ca. 1 streg forude om bb. den grønne sidelanterne fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „TARMINIA“ af Sandefjord. Maskinen beordredes stoppet og kl. 03³⁵ langsomt frem, og umiddelbart efter lagdes roret stb. Da T. stadig viste grønt, og afstanden mellem skibene hurtigt mindskedes, blev maskinen kl. 03³⁸ beordret halv kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 korte toner, og roret lagdes midtskibs. Fra T. hørtes 2 korte toner. Roret lagdes derpå hårdt bb., hvilket tilkendegaves med 2 korte toner, og maskinen beordredes stoppet. Umiddelbart efter beordredes maskinen fuld kraft bak, men kort efter, kl. 03⁴¹, tørnede M. med stb. bov J.s stb. låring. Ved kollisionen blev M. en del beskadiget.

Anm. Søforklaring fra J. foreligger ikke.

208. SM. ARIEL af Tunø, 120 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Randers til Thyborøn.

Kollideret d. 28. juli på Randers Fjord.

Søforklaring i Frederiksværk d. 6. aug.

Kl. ca. 16⁰⁰, da A. under en let ØSØ.-lig brise med regnbyger befandt sig i sejløbet ved Romalts Enge på Randers Fjord, ændredes kursen lidt stb. over for at give plads for et modgående fartøj. Umiddelbart efter sås en bordfyldt robåd drivende tæt om stb. Bådens besætning — 2 mand — lå begge i vandet, den ene ca. 40 m fra båden, medens den anden holdt fast i båden. Motoren stoppedes, og omstyrede til bak, hvorefter A.s ungmand sprang over bord med en redningskrans. Umiddelbart efter forsvandt den ene af de overbordfaldne, medens den anden reddede sig op i båden. A. opankredes, og farvandet eftersøgte forgæves ved hjælp af robåden samt en motorbåd, som var kommet til stede.

Af den af robådens besætning afgivne forklaring fremgår, at de under roning fra fiskeri var kommet over i sejløbets bb. side, hvor de kort efter at have passeret et medgående skib blev påsejlet af A., som ikke tidligere var set.

Anm. 1. Den omkomne var tømrer Hans Christian Hansen af Randers.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke blev holdt behørig udkig om bord i A.

209. SM. TRALY af Tuborg havn, 109 B. R. T. Bygget 1912 af stål. Påsejlet d. 1. aug. i Frederikshavns havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 4. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. aug.

Kl. 20¹⁵ da T. lå fortojet udenpå et andet skib ved søndre mole i Frederikshavns havn, passerede M/Fg. „PEDER WESSEL“ af Larvik, der skulle lægge til ved samme mole, tæt forbi T. Under passagen fiskede en af P.W.s båddavider T.s rig, hvorved denne led betydelig skade.

Anm. Søforklaring fra P.W. foreligger ikke.

210. SM. ADI af Odense, 144 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

Påsejlet d. 2. aug. i Swinemünde havn.

Søforklaring i Odense d. 6. aug.

Kl. ca. 10³⁰, da A., der lå fortojet ved kaj i Swinemünde havn inden for M/S „STINA B“ af Bremen, påsejledes denne af S/S „WANDA“ af Helsinki, der var i færd med at lægge til kaj. Ved påsejlingen krængede S. over mod A., som fik skanseklædningen i stb. side trykket ind over en længde på 10—12 m.

Anm. Søforklaring fra S. og W. foreligger ikke.

211. Ff. ANNA MARIE af Skærbæk 20 B. R. T. På fiskeri i Skagerak.
Kollideret d. 2. aug. i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Hirthals d. 4. aug.

Kl. ca. 06⁰⁰, da A.M., der sammen med et andet fiskefartøj fiskede med tvillingtrawl og styrede NØ., i stille, regnfuldt vejr med god sigtbarhed befandt sig 10—12 sm. NNØ. af Hirthals, sås i ca. 8 sømils afstand et tankskib, der nærmede sig fiskefartøjerne agterfra. Kl. 06³⁰, da tankskibet var tæt ved A.M. og ikke gjorde tegn til at vige, drejede A.M. til stb., og motoren satte på bak. Straks efter blev A.M. suget ind mod tankbådens side, hvorved fartøjets bb. side samt trawlet blev beskadiget.

Anm. Søforklaring fra tankbåden foreligger ikke.

212. M/S LILLEKLINT af København, 930 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Dagenham til Chicago med jern og automobiler.

Kollideret d. 9. aug. i Den engelske Kanal.

Søforklaring i Rotterdam d. 14. aug.

Kl. 04³⁵, da L. under en svag SV.-lig brise med tåge befandt sig ca. 2¹/₂ sm. S. for Dungeness, hørtes tågesignaler tilsyneladende om stb. Maskinen, der gik langsomt frem, stoppedes. Kl. 04³⁹ sås ca. 45° om bb. i en afstand af ca. 250 m toplyset og det grønne sidelys fra et skib, som senere viste sig at være M/S „BREAMER CASTLE“ af London. Maskinen beordredes forceret bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten; men kl. 04⁴⁰, da L. var begyndt at sakke, hørtes 3 korte toner fra B.C., som umiddelbart efter tørnede med stævnen mod L.s bb. bov. Ved kollisionen drejedes skibene lidt fri af hinanden, men tørnede kort efter igen, hvorved L.s forrig samt yderklædning og skanseklædning blev beskadiget over en længde af ca. 10 m.

213. SM. MARGOT af Århus, 77 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Hadsund til Mariager i ballast.

Kollideret d. 9. aug. på Mariager Fjord.

Søforklaring i Mariager d. 3. okt.

Kl. ca. 05⁴⁰, da M. nærmede sig kajen i cementfabriken DANIA's havn for at lægge til, fiskede riggen klyverbommen på SM. „EJNER“ af Tårs, der lå fortojet ved kajen. Motoren sattes bak men bovspydet blev revet ud af palstøtten, hvorefter M. fortsatte fremover og tørnede SM. „HARALD“ af Hobro, der fik lønningen i bb. side beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at føreren af M. har bedømt afstanden til E. forkert.

214. SM. EJNER af Tårs, 43 B. R. T. Bygget 1895 af eg.
Påsejlet d. 9. aug. på Mariager Fjord.

Se nr. 213.

215. SM. HARALD af Hobro, 98 B. R. T. Bygget 1918 af eg.
Påsejlet d. 9. aug. på Mariager Fjord.

Se nr. 213.

216. M/S VARNÆS af Åbenrå, 222 B. R. T. Bygget 1877 af jern. På rejse fra Lübeck til Kolding i ballast.

Kollideret d. 9. aug. i Lillebælt.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 12. aug.

Kl. 00²⁵ passerede V., der styrede i Skærbæk fyrs hvide vinkel, under en let SV.-lig brise Fænø Kalv. Kl. 00³⁰, da kursen ændredes bb. over mod Drejen Odde fyr, sås noget mørkt forude om bb. i ringe afstand. Maskinen blev straks beordret stoppet, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede V. med stævnen mod bb. side af en ankerligger, der senere viste sig at være M/S „ALLEGRO“ af Hamburg. Ved kollisionen fik V. en del ovenbords skade.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib, der lå til ankers ca. 750 m SØ.t.S. for Skærbæk fyr, kl. 00³⁰ blev påsejlet af V. som ovenfor anført. Ved kollisionen sprang A. læk og blev af V. sat på grund i Skærbæk bugt.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A.s ankerlanterne var slukket.

217. SM. ANNA WILLY af Vejle, 62 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bøg. På rejse fra Nakskov til Stralsund i ballast.

Kollideret d. 11. aug. ved indsejlingen til Stralsund.

Søforhør i Maribo d. 15. aug.

Da A.W. under en SØ.-lig kuling med hård modgående strøm befandt sig i renden ud for lodsstationen ved Bärhöft, overhalede skibet på bb. side af SM. „FREM“ af Åbenrå. Efter

overhalingen drejede F. tæt ind foran A.w.s bov, og A.W.s motor kastedes fuld kraft bak. Da F. var kommet over på A.W.s stb. side, mindskede F. tilsyneladende fart, og A.W.s motor sattes på fuld kraft frem, hvorefter A.W. kom foran F. Straks efter, da A.W. befandt sig midt i sejlrenden, vandt F. atter frem og tørnede med stævnen mod A.W.s stb. side lidt agten for midtskibs. Ved påsejlingen fik A.W. vaterbord og lønning trykket ind, og klædningen beskadigedes.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib under en svag til let SØ.-lig brise befandt sig ved Geller Hacken, overhalede A.W. Da F. ca. 1 sm længere fremme skulle passere V. om et i renden liggende uddybningsfartøj, drejedes til stb., idet der afgaves 1 tone med fløjten. F kom nu over i rendens V.-lige side og overhalede på bb. side af A.W. Straks efter drejede F. til bb. og tørnede med sin bb. bov mod A.W.s stb. side som ovenfor nævnt.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at F.s fører for sent blev klar over, at F. skulle gå V. om uddybningsfartøjet, samt at førerne misforstod hinandens manøvrer.

218. SM. FREM af Åbenrå, 91 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Stubbekøbing til Stralsund.

Kollideret d. 11. aug. ved indsejlingen til Stralsund.

Søforhør i Åbenrå d. 5. sept.

Se nr. 217.

219. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På rejse fra Walkom til Vejle med træ.

Kollideret d. 16. aug. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Vejle d. 21. aug.

Kl. 06³⁰, da I.T., der gik med langsom fart, styrede SSV. og afgav forskriftsmæssigt tågesignal, i tæt tåge befandt sig 3 sm. SSV. af Ytre Stengrund lystønde, hørtes tågesignal fra et skib tilsyneladende 3 str. forude om stb. Skruen blev straks koblet fra, og der afgaves hyp-pigere tågesignal. Kort efter hørtes en kort tone fra samme retning, og kl. ca. 06³² sås forude om stb. et skib, der senere viste sig at være M/S „HANÖ“ af Djupekås. Motoren sattes på fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirenen, men umiddelbart efter tørnede H. med bb. side mod I.T.s stævn.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

220. SM. ZIBA af Rønne, 77 B. R. T. Bygget 1938 af eg og fyr. På rejse fra Næstved til København i ballast.

Kollideret d. 18. aug. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 27. aug.

Kl. ca. 20⁰⁰ stod Z. i stille, klart vejr ud af Grønsund, hvorefter der styredes ØNØ. Da skibet kl. ca. 22⁰⁰ havde Møns fyr tværs, mærkedes et stød og straks efter sås et blus forude om bb. Det viste sig, at blusset hidrørte fra Ff. „FIONA“ af Klintholm, som var blevet påsejlet af Z. Z., der tilsyneladende ikke havde taget skade, bugserede F. til Klintholm havn, hvortil skibene ankom kl. ca. 23³⁰.

Af den af F.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 20²⁰ i stille, klart vejr med rolig sø befandt sig ca. 5 sm. SSØ. af Klintholm og var beskæftiget med fiskeri, sås lysene fra et skib, der senere viste sig at være Z., nærme sig fra Tolken på en kurs, der syntes at føre ca. 200 m N. om F. Noget senere styrede Z. lige mod F., der førte forskriftsmæssige lanterner. Fra F. afgaves et opmærksomhedssignal med tågehornet, og skruen, der havde været koblet fra, blev sat på fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede Z. med stævnen mod F.s stb. side agter, hvorved F. led alvorlig skade på skrog og rig, ligesom motoren forskubbedes. Endvidere beskadigedes lysinstallationen og radioanlægget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der om bord i Z. ikke holdtes behørig udvig.

221. Ff. FIONA af Klintholm, 3,5 N. R. T. Bygget 1925. På fiskeri i Østersøen.

Kollideret d. 18. aug. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Stege d. 15. okt.

Se nr. 220.

222. SM. INGE-LENE af Ålborg, 98 B.R. T. Bygget 1916 af træ. På rejse fra Ålborg til Herøya i ballast.

Kollideret d. 22. aug. i Skagerrak.

Søforklaring i Sæby d. 28. aug.

Kl. 00⁰⁵ passerede I.L. under en jævn Ø.-lig brise Læsø Rende fyrskib. Herfra fortsattes mod Skagens Rev fyrskib. Efter at Hirholmene var passeret, gik føreren under dæk og overlod vagten til ungmanden med ordre om at varsko nogen tid før skibet nåede Skagen Rev fyrskib, eller hvis andre skibe nærmede sig. Da skibet nærmede sig Skagens Rev fyrskib, undlod ungmanden imidlertid at varsko som beordret, men ændrede kursen for at passere fyrskibet, der da sås om stb., på bb. side. Umiddelbart efter tørnede I.L. fyrskibets stævn med sin bb. låring, hvorved begge skibe led ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra Skagens Rev fyrskib foreligger ikke.

223 Fyrskib nr. 13 af København, 136 B. R. T. Bygget 1880 af eg. På station ved Skagens Rev.

Påsejlet d. 22. aug. i Skagerak.

Se nr. 222.

224. Ff. LIZZIE af Saltangerå, 88 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Saltangerå til Thorshavn.

Kollideret d. 25. aug. i Skålefjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. aug. Søforklaring i Thorshavn d. 26. og 27. aug.

Kl. ca. 07⁰⁰ afsejledes L. i stille, klart vejr fra Saltangerå. Der styredes ca. SV.t.V., og farten var ca. 6 knob. Kort efter sås ca. 4 str. forude om bb. i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sm. et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „UNA“ af Mandal. Da pejlingen ikke ændrede sig og et sammenstød syntes uundgåeligt, blev motoren, der gik fuld kraft frem, kastet fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede L. med stævnen mod U.s stb. side. Ved kollisionen fik L. stævnen knust og sprang læk.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 06⁵⁹ befandt sig ud for Strænder fyr i Skålefjorden, sås L. tæt forude om stb. Roret lagdes straks hårdt bb., og umiddelbart derefter stb., samtidig med at maskinen, der gik fuld kraft frem, stoppedes; men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

225. M/S HIMMERLAND af København, 8774 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra London til Hull med stykgods.

Kollideret d. 29. aug. på Themsen.

Søforklaring i Hamburg d. 16. sept.

Kl. 23³⁵, da H., der havde lods om bord i stille vejr med en modgående strøm på 2—3 knob med maskinen gående halv kraft frem, var på vej ned ad Themsen i sejlløbets stb. side, sås forude om bb. et modgående skib, som senere viste sig at være engelsk S/S „THOMAS GOULDEN“. Kl. 23⁴² sås, at afstanden til T.G. formindskedes samtidig med, at T.G. trak stb. over. Roret lagdes bb., og kort efter beordredes maskinen fuld kraft bak under afgivelse af 3 korte toner med sirenen, men kl. 23⁴⁴ tørnede H.s stævn mod T.G.s stb. låring.

Anm. Søforklaring fra T.G. foreligger ikke.

226. Ff. HELLE BJERRUM af Esbjerg, 44 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bøg. *Kollideret* d. 31. aug. i Esbjerg havn.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. sept. og 17. okt.

Kl. ca. 10⁰⁰, da H.B. med langsom fart på vej ud af fiskerihavnen rundede nordre molehoved i en afstand af 3—4 m, sås i ringe afstand forude om stb. et indgående skib, der senere viste sig at være M/S „TEMPO“ af Bleket, med kurs mod søndre molehoved. Roret blev straks lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede H.B. med bb. side mod T.s bb. side. Ved kollisionen blev H.B. lettere beskadiget.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib på en NØ.-lig kurs med ca. 1 $\frac{1}{2}$ knobs fart styrede mod indsejlingen til fiskerihavnen, sås H.B. forude om bb. i en afstand af ca. 90 m. Motoren blev stoppet og umiddelbart efter kastet fuld kraft bak. Kort efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at de to skibe for sent fik øje på hinanden.

227. M/S GUNHILD TORM af København, 6694 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse til Maracaibo

Tørnet kaj d. 7. sept. i Maracaibo havn.

Søforklaring i New York d. 10. okt.

Kl. ca. 10⁰⁰, da G.T., der havde lods om bord, med maskinen stoppet nærmede sig kajen for at lægge til med bb. side, beordredes maskinen halv kraft bak og straks efter fuld kraft bak,

samtidig med at stb. anker firedes ud til 15 fv. for at dreje skibet 90°, men da ankeret ikke holdt, tørnede G.T.s bov kort efter mod kajen, hvorved stævnen blev en del beskadiget. Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

228. Ff. AGNES LOUISE af Våg, 102 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På rejse fra fiskeri i Atlanterhavet til Våg.

Kollideret d. 12. sept. i Våg havn.

Politirapporter dat. 22. dec. og 19. jan. 1959.

Da A.L. med meget langsom fart fremover var ved at gå til kaj i Våg havn, blev skruen sat på bak, men virkede ikke, hvorved skibet med stævnen tørnede mod Ff. „SJURDUR“ af Våg, der lå fortøjet ved kajen. Ved kollisionen led A.L. ingen skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da S. lå fortøjet ved kajen i Våg blev fartøjet påsejlet af A.L. midtskibs i bb. side, hvorved S. fik 5 planker i klædningen, 4 dæksplanker, en lønningsstøtte og et spant knækket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at skruen ikke virkede.

229. Ff. SJURDUR af Våg, 10 B. R. T. Bygget 1913.

Kollideret d. 12. sept. i Våg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. sept.

Se nr. 228.

230. Ff. KOSAK af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1954. På rejse fra Grenå til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 12. sept. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 15. dec.

Kl. ca. 02⁰⁰ afgik K. fra Grenå havn. Vejret var klart med rolig sø. Kl. ca. 02³⁰ overlod føreren vagten til fartøjets bedstemand. Samtidig sås agterude i ca. 1000 m afstand et medgående fartøj. Senere havdes dette fartøj, der senere viste sig at være Ff. „ULLA“ af Skagen, tværs om bb. i en afstand af ca. 500 m. Noget senere tørnede U. med stævnen mod K.s stb. side agten for midtskibs, uden at U. i mellemtiden var observeret. Ved kollisionen fik K. lønningen lettere beskadiget.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj kl. 03³⁰ i klart vejr afgik fra Grenå havn. Der styredes Ø.t.N. Forude havdes et medgående fartøj. Kl. ca. 04³⁰, medens rorgængerens sov, indtraf en kollision som ovenfor anført. Ved kollisionen fik U. stævnen og en del af yderklædningen knust.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at U.s rorgænger var faldet i søvn.

231. Ff. ULLA af Skagen, 17 B. R. T. Bygget 1938. På rejse fra Grenå til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret d. 12. sept. i Kattegat.

Søforklaring i Skagen d. 22. sept.

Se nr. 230.

232. Ff. ATLANTSFARID af Klaksvig, 168 B. R. T. Bygget 1936 af træ. På rejse fra Klaksvig til fiskeplads i Nordatlanten.

Kollideret d. 14. sept. i Nordatlanten.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. sept. Søforklaring i Klaksvig d. 15. sept.

Kl. ca. 13⁴⁵, da A., der gik med langsom fart, styrede VNV, og som afgav tågesignal, under en svag SØ.-lig brise med tåge befandt sig ca. 90 sm. N. for Færøerne, sås ca. 4 str. forude om stb. et fiskefartøj, der senere viste sig at være „HÖGAFOSSUR“ af Sandevåg. Fra H. hørtes en række korte toner. Maskinen blev straks kastet fuld kraft bak, og roret lagt hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede A. med stævnen mod bb. side af H. Ved kollisionen blev A.s stævn en del beskadiget.

Af den af H.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 13⁴⁰, da dette fartøj, der gik med langsom fart, og som afgav tågesignal, i stille, tåget vejr befandt sig N. for Færøerne, hørtes tågesignal fra A. tilsyneladende 2 str. forude om bb. Kursen ændredes 2 str. stb. over, og der afgaves hyppigere tågesignal. Kort efter hørtes motorstøj fra A., maskinen beordredes stoppet og derpå fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at H. undlod at stoppe maskinen, da der hørtes tågesignal fra A., og dels at H. ændrede kurs, efter at tågesignal fra A. hørtes, uden at dette skib var i sigte..

233. Ff. HÖGAFOSSUR af Sandevåg, 344 B. R. T. Bygget 1929 af stål. På fiskeri i Nordatlanten.

Kollideret d. 14. sept. i Nordatlanten.

Søforklaring i Sörvåg d. 27. okt.

Se nr. 232.

234. SM. LIS af Marstal, 116 B. R. T. Bygget 1913 af stål. På rejse fra Svendborg til Stralsund i ballast.

Kollideret d. 16. sept. i Svendborgsund.

Politirapporter dat. 16., 17., 18., 19. og 25. sept. samt 5., 10., 11. og 14. nov. Søforhør i Svendborg d. 17. sept.

Kl. ca. 13¹⁵ afsejlede L. fra Svendborg. Vejret var stille, sigtbarheden var 3—4 sm., og strømmen var V.-gående med ca. 1 knobs fart. Da skibet, der gjorde ca. 7 knobs fart, befandt sig ud for Grønneodde, hørtes nødråb fra søen, og en mands sås svømmende mellem vragede agten for tværs af L. i ca. 1 skibslængdes afstand. Motoren kobledes fra, og L. sejlede tilbage til ulykkesstedet, hvor der i forbindelse med 2 andre skibe og en lodsbåd iværksattes en eftersøgning, der dog var resultatløs. En senere politiundersøgelse viste, at vragedene hidrørte fra M/B „BIBBI“ af Troense, der kl. ca. 12³⁰ var afsejlet fra Troense for at drive fiskeri i Svendborgsund, og som sidst var set fra land og fra andre skibe foran L. Undersøgelsen har endvidere godtgjort, at L. og B. er kollideret. De i B. ombordværende 3 personer er senere fundet druknet.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke holdtes behørig udkig om bord i L.

Anm. 2. De omkomne var: arbejdsmændene Tage Volstrup Rasmussen og Tage Jensen samt dennes søn Bendt Nyggard Jensen, alle af Troense.

235. M/B BIBBI af Troense. På fiskeri i Svendborgsund.

Kollideret d. 16. sept. i Svendborgsund; *forlist*; 3 omkomne.

Søforhør i Svendborg d. 17. sept.

Se nr. 234.

236. S/S NORDHAVN af København, 453 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra København til Disken.

Kollideret d. 29. sept. i Københavns havn.

Søforhør i København d. 9. okt.

Kl. ca. 10⁵⁰, da N., der styrede en NØ.-lig kurs, under en frisk SØ.-lig brise befandt sig tæt SV. for Kronløbet, sås forude om stb. på den anden side molen et skib, der senere viste sig at være M/S „GALEON“ af Malmø. G. styrede en NV.-lig kurs. Kort efter, da N. befandt sig ca. 50 m NØ. for det sydlige molehoved, ændrede G. kurs stb. over. Roret lagdes hårdt bb., og der af gaves 2 korte toner med dampfløjten, men umiddelbart efter tørnede G. med bb. bov mod N.s stb. side. Ved kollisionen fik N. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

237. M/S ZEUS af København, 398 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

Påsejlet d. 3. okt. i Helsingborg havn.

Søforklaring i København d. 12. dec.

Kl. ca. 08³⁵, da Z. lå fortøjet langs kaj og lossede kul, blev det påsejlet af færgen „BE-TULA“, der i tæt tåge var ved at lægge til kaj. Ved påsejlingen fik Z. flere buler i pladerne i bb. side.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

238. SM. GROLLEN af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Hamburg til Harburg.

Kollideret d. 9. okt. på Elben.

Søforklaring i Esbjerg d. 20. okt.

Kl. 14³⁰ afgik G. under en let SV.-lig brise med god sigtbarhed fra Skt. Pauli Fischmarkt. Da skibet befandt sig ud for Altenwerder i Köhlbrand Rinne i løbets stb. side, sås forude et medgående skib, der holdt tæt ind til bøjerne i løbets stb. side, samt en modgående bugserbåd, der senere viste sig at være „ESSO 55“ af Hamburg med en tanklægtter — „ESSO 9“ af Hamburg — på slæb. Da afstanden til E.55 var 200—300 m, og der syntes fare for et sammenstød, blev roret lagt bb., hvilket tilkendegaves ved 2 korte toner med fløjten. Da G. havde drejet 2—3 streger, sås E.55 dreje stb. over. Maskinen kastedes straks fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med fløjten; men kort efter, kl. ca. 15¹⁵, tørnede G. med stævnen mod E.9.S bb. bov. Ved kollisionen fik G. en mindre indtrykning i stævpladens stb. side, medens E.9. blev læk over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra E.55 foreligger ikke.

239. SM. HANS JØRGEN af Haderslev, 98 B. R. T. Bygget 1904 af stål. *Tørnet fortøjningspæl* d. 9. okt. i Kielerkanalen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. okt.

Kl. ca. 18⁴⁵, da H.J. var ved at sejle ind til „Fischerhütte“ vigeplads i Kielerkanalen,

blev H.J. af skruevandet fra en damper presset ind mod en fortøjningspæl, hvorved skanseklædningen i bb. side fra forstavn og 5 m agterefter blev trykket ind. Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

240. M/S HERBRAND af København, 9051 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Rotterdam til Barry med olie.

Påsejlet molehoved d. 14. okt. i Barry.

Søforklaring i London d. 24. okt.

Kl. 19²³, da H., der havde lods om bord, og som assisteredes af 2 slæbebåde for og 2 agter, under en V.-lig kuling med medgående strøm befandt sig uden for molehovederne under indsejling til Barry, sprængtes bb. slæbetrosse for, og kl. 19²⁵ sprængtes stb. slæbetrosse for. Bb. anker blev straks sat, og stb. maskine beordredes fuld kraft bak, medens bb. maskine beordres halv kraft frem, og senere fuld kraft frem for at tvinge skibets bov til stb. Da skibet ikke drejede til stb., blev også stb. maskine beordret fuld kraft bak, samtidig med at de agterste slæbebåde trak agterefter; men kl. 19²⁷ tørnede H. med bb. side mod det V.-lige molehoved, hvis træværk beskadigedes. Ved påsejlingen fik H. lækager forude og midtskibs om bb., hvorved ca. 160 tons olie løb ud.

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

241. Lf. JAN af Sønderborg, 10 B. R. T. På rejse fra Langballigau til Sønderborg. *Kollideret* d. 19. okt. i Sønderborg Bugt.

Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. 24. okt.

Kl. ca. 18¹⁰ afsejlede J. fra Langballigau med Lf. „MIRANDA“ af Sønderborg på slæb. J. førte toplanterne og sidelanterner samt et hvidt lys ca. 10 cm over dækket. Kl. ca. 19⁰⁰, da J., der gjorde 5—6 knobs fart, — i stille, klart vejr — befandt sig i kort afstand fra Østerhage lystønde, sås forude begge sidelanterner fra et skib, der senere viste sig at være M/S „GAARDEN“ af Kiel. Lidt efter sås kun G.s røde sidelys. G. belyste nu J. med en lyskaster, hvorefter J. drejede lidt stb. og belyste G. med sin projektør. Derefter forsvandt G.s lanterner, men umiddelbart efter, da fartøjerne befandt sig ca. 50 m S. for lystønden, tørnede G. med bb. bov mod J.s bb. side agter, hvorved styregrejerne beskadigedes og motoren gik i stå. G. slæbte derefter I. til Sønderborg.

Af den af M.s fører afgivne forklaring fremgår, at da M., der slæbtes af J., og som ikke førte lanterner, kl. ca. 19¹⁵ i stille, klart vejr havde passeret Skelde og fartøjerne havde kurs mod Østerhage lystønde, sås G. komme ud fra Sønderborg havn. Kort efter sås begge G.s sidelys. Fra M. blev der afgivet opmærksomhedssignal med en elektrisk lygte, og både J. og G. benyttede deres lyskaster. Da afstanden mellem G. og M. var ca. 100 m, drejede G. til bb., og kort efter påsejledes M., hvis bb. side blev trykket ind. G. slæbte derefter J. og M. til Sønderborg.

Af udskrift af G.s skibsdagbog fremgår det, at da dette skib kl. 19³⁹ under en let SSV.-lig brise med diset vejr havde kurs mod Østerhage klokketønde, sås forude om bb. et svagt, rødt lys fra et fartøj, der senere viste sig at være J., og samtidig blev G.s besætning blændet af en lyskaster fra J. Motoren, der gik fuld kraft frem, blev beordret meget langsomt frem. G. tændte nu sin lyskaster og så J., hvorefter motorens beordredes fuld kraft bak. På grund af denne manøvre drejede G. til bb., og kort efter skete kollisionerne som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at J. og M. ikke førte de forskriftsmæssige lanterner, og dels at G. for sent fik øje på J.s lanterner.

242. M/S GAARDEN af Kiel. På rejse fra Åbenrå til Flensburg med levende svin.

Kollideret d. 19. okt. i Sønderborg Bugt.

Udskrift af skibsdagbogen fremlagt i Sønderborg søret d. 30. okt.

Se nr. 241.

243. Lf. MIRANDA af Sønderborg, 2 B. R. T. På rejse fra Langballigau til Sønderborg.

Kollideret d. 19. okt. i Sønderborg Bugt.

Søforklaring og søforhør i Sønderborg d. 24. okt.

Se nr. 241.

244. M/S HANNE SCARLETT af Tuborg havn, 782 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Landskrona til Tuborg Havn.

Kollideret d. 30. okt. ved Sveriges V.-kyst.

Søforhør i København d. 5. nov.

Kl. 10¹⁰ ændrede H.S., der under en svag SØ.-lig luftning med tæt tåge og svag N.-gående strøm efter radarobservationer befandt sig i sejlløbets Ø.-lige side, kurs ved Norra Haken

røde lystønde til dv. 330°. Under drejningen observeredes på radaren et skib, der befandt sig i løbets V.-lige side mellem Pilhaken anduvningsbøje og Norra Haken, og som senere viste sig at være M/S „SVAN“ af Oslo. Afstanden til dette skib var 0,3 sm. Kort efter hørtes 2 lange toner fra det andet skib, hvorpå begge maskiner straks stoppedes. Et øjeblik efter sås ret forude det andet skib, der styrede en kurs, der skar H.S.s kurs under en vinkel på ca. 30°. Maskinerne kastedes straks fuld kraft bak og samtidig hermed observeredes en svag bovbølge ved stævnen af S. Kl. ca. 10¹³ tørnede H.S., der under drejningen var giret over på dv 340°, med sin stævn mod S.s stb. side under en vinkel på ca. 30°. Ved kollisionen greb H.S.s anker fat i en pladekant på S.s bro-bygning, hvorved kædestopperen opgav sig, og ankeret faldt efter at have presset 2 huller i svinerygspladen og revet ankerklydset op ned på fordækket af S.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kort efter at S. med langsom fart havde passeret Pilhaken lysbøje 4 m om bb. i løbets V.-lige side, hørtes forude om bb. et tågesignal, fra et skib, der tilsyneladende trak stb. over, hvorefter maskinerne straks stoppedes. Ca. 4 min. efter lå S. helt stoppet, hvorefter tågesignalet ændredes til 2 lange toner umiddelbart efter hinanden. Et øjeblik efter sås H.S. 1 streg om stb., stævrende en N.-lig kurs, og maskinerne kastedes fuld kraft bak, men få sek. efter skete kollisionen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

245. Motorbåd uden navn af København.

Påsejlet d. 2. nov. i Sundet; forlist.

Politirapport dat. 2. nov.

Kl. ca. 13⁰⁰, da motorbåden under en svag til let VSV.-lig brise med N.-gående strøm lå opankret ca. $\frac{1}{2}$ sm. N. for lystønden „RYGGEN“ uden at føre ankerkugle, sås et motorskib nærme sig fra N. Kl. ca. 13¹⁰ tørnede motorskibet mod bådens agterende, hvorved båden blev så beskadiget, at den sank. De ombordværende — 2 mand — sprang over bord og blev kl. 14⁰⁰ taget op af et forbigående skib.

Anm. Søforklaring fra motorskibet foreligger ikke.

246. M/S HVIDBJERG af Vejle, 73 B. R. T. Bygget 1914 af stål.

Påsejlet kaj d. 7. nov. i Bogense havn.

Søforklaring i Bogense d. 10. nov.

Kl. 13³⁰, da H. var i færd med at gå fra kaj i Bogense havn, blev motoren beordret langsomt frem. Da motoren i stedet blev sat på langsomt bak, blev ordren gentaget, men med uforandret resultat. Motoren beordredes herefter fuld kraft frem, men blev sat på fuld kraft bak og kort efter tørnede H. med agterenden mod kajen, som blev en del beskadiget. Ved kollisionen blev H. lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes forkert betjening af motoren.

247. Ff. WINCENT af Skagen, 50 B. R. T. Bygget 1941. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Skagen.

Kollideret d. 22. nov. i Nordsøen; forlist.

Søforklaring i Amsterdam d. 24. nov.

Kl. ca. 17⁰⁰, da W. i stille vejr befandt sig ca. 220 sm. V. $\frac{1}{2}$ N. for Hanstholm, blev det tæt tåge. Farten reduceredes, og der gjordes klar til at afgive tågesignal med tågehornet, men dette virkede ikke. 5—6 minutter senere sås om bb. lanterne fra et skib, der senere viste sig at være Ff. „VIOS I“ af Ijmuiden. Roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede V.s stævn mod W.s bb. side foran for midtskibs, hvorved W.s stævn blev så stærkt beskadiget, at W. sank. W.s besætning — 4 mand — blev taget om bord på V.

248. M/S FENJA af København, 324 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra København til Mariestad på Väneren.

Kollideret d. 23. nov. i Gotakanalen.

Kl. ca. 17¹⁵, da F. befandt sig ca. 400 m vest for Trollhättan sluse, sås stopsignal fra slusen og et større skib, der senere viste sig at være „KAJSA CHRISTENSEN“ af Trelleborg, for udgående. F.s maskine stoppedes, og roret lagdes stb. Umiddelbart efter hørtes fra K.C. 2 korte toner, som besvaredes med 2 korte toner, samtidig med at maskinen sattes på langsom frem, og roret lagdes hårdt bb. Da skibene var ca. 30 m fra hinanden, sås K.C. dreje kraftigt til stb. F.s maskine kastedes fuld kraft frem, idet roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede K.C. med stævnen mod F.s stb. side, hvorved brobygningen beskadigedes en del.

Anm. Søforklaring fra K.C. foreligger ikke.

249. S/S THYBORØN af Lemvig, 654 B. R. T. Bygget 1892 af stål.

Kollideret d. 2. dec. ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. 4. dec.

Kl. ca. 16¹⁰ da T. under en svag S.-lig brise med tæt tåge og under afgivelse af tågesignal passerede lystønde 5 på vej til ankerplads i Ho bugt, sås ca. 10° om bb. et klart hvidt lys. Maskinerne beordredes langsom frem, og T. passerede 2 fiskefartøjer, der lå til ankers i en afstand af ca. 35 m. Et øjeblik efter sås endnu 2 ankerliggere ret forude. Stb. og bb. maskine beordredes henholdsvis fuld kraft frem og fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb. Da det nærmeste fartøj, der senere viste sig at være fiskefartøj „CHRISTEN BANK“ af Esbjerg, var ud for T.s bro i en afstand af ca. 30—40 m, styrede det tilsyneladende pludselig med stor fart ret mod T., og tørnede med sin stævn mod dette skibs stb. side. Ved kollisionen blev C.B.s stævn og T.s sugearrangement beskadiget. Af den af C.B.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der kl. 15⁵⁰ kort efter afsejling fra Esbjerg ankredes i Ho bugt ved lystønde nr. 5. Der sattes ankerlanterne og afgaves tågesignal. Ca. 1/2 time efter hørtes tågesignal fra et skib, der tilsyneladende nærmede sig, og senere sås toplanterner og grøn sidelanterne fra T. Da T. under manøvrerne kom så nær C.B., at der var fare for sammenstød, firedes ud på ankerrossen, og motoren kastedes bak. Herunder fik T. C.B.s ankertrøse i skruen, hvorefter kollisionen skete som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

250. Ff. CHRISTEN BANK af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1948 af eg og bøg.

Kollideret d. 2. dec. ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. 4. dec.

Se nr. 249.

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

Tørnet mole d. 4. dec. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. dec. Søforklaring i Ærøskøbing d. 20. dec.

Kl. ca. 11⁰⁰, da F. under en stiv VNV.-lig kuling og medgående strøm nærmede sig Kalvebod Sluse, mindskedes farten. Vind og strøm pressede forenden mod bb., og motoren blev sat på fuld kraft bak. Imidlertid svigtede koblingen, og kl. 11⁰⁵ tørnede F. med stævnen mod det Ø.-lige molehoved, hvorved waterbordet i begge sider forskød sig ca. 3/4 tomme i en længde af 5—6 m fra sævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at koblingen svigtede.

252. Ff. MONIKA af Midskov, 10 B. R. T. Bygget 1857 af eg. På rejse fra Bregør til fiskeplads i Kattegat.

Kollideret den 8. dec. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 11. dec.

Kl. ca. 06³⁰, da M. under en svag S.-lig brise med sigtbart vejr befandt sig ca. 10 minutters sejlads N. for Gabet, sås i skæret fra toplanternen forgrejerne på et skib, som ikke tidligere var observeret, og som senere viste sig at være SM. „LILLEBÆLT“ af Assens, der lå til ankers, og umiddelbart efter tørnede M. med bb. bov mod L. Ved kollisionen fik M. en del ovenbords skader.

Af den af L.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 06⁰⁰ lå til ankers N. for Gabet i Enebærødde fyrs røde vinkel med tændt ankerlanterne, blev skibet påsejlet af M. som ovenfor anført.

253. SM. LILLEBÆLT af Assens, 149 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

Påsejlet d. 8. dec. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 8. jan. 1959.

Se nr. 252.

254. Ff. Bjørn af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1926. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 10. dec. i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 16. dec.

Kl. 16⁰⁰, da B. under en jævn NNV.-lig brise med klart vejr befandt sig ca. 12 sm. mv. NNØ. for Hirthals fyr sammen med Ff. „VENDSYSSEL“ af Skagen, skulle en line fra et tvillingtrawl stikket over til V., der befandt sig lidt agten for B. om bb. Begge fartøjer styrede imod vinden. Herunder blev B. ramt af en kraftig sø, hvorved B.s ror tørnede mod V.s stb. side ud for maskinrummet.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig agten for B. i en afstand af 1—2 m, rantes begge fartøjer af en kraftig sø, som forårsagede, at B.s agterende faldt ned mod V.s ror, som var af jern. Ved kollisionen fik V. 3 planker knust.

V.s besætning blev taget om bord på B. Kort efter sank V. på 38 favne vand. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

255. Ff. VENDSYSSEL af Skagen, 15 B. R. T. Bygget 1936. På fiskeri i Skagerrak.

Kollideret d. 10. dec. i Skagerrak; *forlist*.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 16. dec.

Se nr. 254.

256. M/S PAN af København, 59 B. R. T. Bygget 1925 af stål.

Kollideret d. 12. dec. i Københavns havn.

Søforhør i København d. 23. dec.

Kl. 11¹⁵ afsejlede P. fra Søndre Toldbod. Kl. ca. 11³⁵, da P. på en N.-lig kurs passerede Langeliniekajens nordende, ændredes kursen bb. over, og der holdtes midt i løbet mellem Redmolen og Langeliniekajen. Umiddelbart efter kursændringen sås forude om stb. i en afstand af ca. 20 m et andet skib, der senere viste sig at være M/S „VERA“ af København. Roret lagdes hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede P. med støvnen mod V.s bb. låring. Ca. 2 minutter efter kollisionen sank V.

Af den af V.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib kl. 11³⁰ afgik fra Redmolen, hvorfra der styredes en S.-lig kurs mod Langeliniekajens fyr. Da V. Befandt sig ca. 300 m fra Langeliniekajens N.-ende, sås P., der havdes forude om bb. i en afstand af ca. 20 m, ændre kurs bb. over. Roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

257. M/S VERA af København, 47 B. R. T. Bygget 1910 af stål.

Kollideret d. 12. dec. i Københavns havn; *sunket*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. dec. Søforhør i København d. 23. dec.

Se nr. 256.

258. SM. VERA MORTENSEN af Frederiksværk, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål.

På rejse fra Stralsund til Grenå med briketter.

Kollideret d. 12. dec.

Søforklaring i Ålborg d. 6. jan. 1959.

Kl. ca. 05³⁰, d. V.M. under en svag Ø.-lig brise befandt sig i tvangsrute nr. 28, styrende

25° sås omtrent ret agter lanterne fra et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „KALMARSUND IX“ af Kalmar. Kort efter gik føreren under dæk og overlod roret til ungmanden. Kl. ca. 06⁰⁰ tørnede K. mod V.M.s stb. side, hvorved skanseklædningen blev beskadiget og dækket revnede.

Af den af K.s besætning afgivne forklaring og rapport fremgår, at V.M.s agterlanterne observeredes kl. ca. 05³⁵ ca. 3° om stb., og at såvel V.M. som K. senere ændrede kurs vestover ved lysspirtønden i pkt. 22 i rute 28. Kort efter observeredes V.M.s grønne lanterne i en afstand af 75—100 m, hvorefter motoren straks stoppedes, og roret lagdes hårdt stb., men kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

259. M/S JØRGEN VESTA af Svendborg, 299 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Stettin til København med kul.

Tørnet dækmole og rambuk d. 17. dec ved indsejlingen til Kaiserfarht.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 29. dec.

Kl. ca. 03³⁵, da J.V., der havde lods om bord, i diset vejr nærmede sig indsejlingen til Kaiserfarht, passeredes en rød lystønde om stb. og en grøn lystønde om bb. Samtidig sås forude lededyrene samt et svagt hvidt lys, som antoges at være agterlanteren på et medgående skib, men som senere viste sig at være en klar lanterne anbragt på en rambuk, der lå forankret mellem molerne og fortøjet til den V.-lige dækmole. Umiddelbart efter tog skibet grunden tæt SØ for den V.-lige dækmole, hvorefter skibets stb. låring tørnede mod rambukken. Ved kollisionen sprang J.V.s bundtank nr. 1 læk.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes de vanskelige besejlingsforhold.

260. M/S SIGNE THOLSTRUP af Middelfart, 391 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Århus til Bremen.

Kollideret d. 22. dec. på Weserfloden.

Søforklaring i Ålborg d. 6. jan. 1959.

D. 22. dec, da S.T., der havde lods om bord, i tæt tåge med langsom fart og afgivende tågesignaler, havde passeret bøjle 32 ud for Nordenham, ændredes kursen langsomt til 203° rv.s

Samtidig sås på radaren et ekko fra en genstand, der tilsyneladende befandt sig ca. 12° om bb. i en afstand af 0,5 sm. Maskinen blev straks stoppet. Kort efter observeredes ret for en grøn lanterne og umiddelbart efter to hvide toplanter fra et modgående skib, der senere viste sig at være M/S BOUNTY af Groningen, og som tilsyneladende var i færd med at dreje til styrbord. S.T.s ror blev lagt hårdt styrbord, og motoren kastedes fuld kraft bak; men inden farten var gået af S.T., tørnede S.T. med stævnen mod B.s midtskib om bb. under en vinkel på ca. 15°—20°. Ved kollisionen blev S.T.s stævn beskadiget, og der opstod en læk i FP.-tanken.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

TØRNET UNDERVANDSHINDRING

261. SM. ANNA af Ålborg, 44 B. R. T. Bygget 1856 af eg og fyr. På rejse fra Ålborg til Nakskov med cement.

Tørnet undervandshindring d. 5. juli i Kattegat; *mistet skruen; søgt nødhavn.*

Søforklaring i Grenå d. 7. juli.

Kl. 23⁰⁰, da A. under en let NV.-lig brise befandt sig ca. 16 sm. SSØ. for Hals Barre fyr, mærkedes et stød i skibet, og umiddelbart efter øgedes motorens omdrejningstal. En undersøgelse viste, at A. havde mistet skruen. Der fortsattes for sejl alene til Grenå, hvortil A. ankom d. 6. juli kl. 04⁰⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en drivende genstand.

262. Ff. KLARA af Strandby. 6 B. R. T. Bygget 1906 af træ.

Tørnet en drivende genstand d. 25. juli i Kattegat; *sat på grund* ved Jyllands Ø.-kyst. Politirapport dat. 25. juli. Søforhør i Frederikshavn d. 30. juli.

Kl. ca. 09⁰⁰, da K., der sejlede med 4—5 knobs fart på en S.-lig kurs, under en frisk NV.-lig brise befandt sig i Degeløbet, mærkedes et stød i fartøjet, og umiddelbart efter opdagedes det, at der strømmede vand ind gennem et hul under vandlinjen forude om stb. K. blev af et tililende fiskefartøj slæbt på grund mellem Busserev og Frederikshavns nordre havnemo.

Anm. Ministeriet må antage, at K. har tørnet en drivende genstand.

263. SM. ERNA af Svendborg, 66 B. R. T. Bygget 1901 af eg. På rejse fra København til Tuborg havn.

Tørnet undervandshindring d. 26. aug. i Sundet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. aug.

Kl. ca. 17⁰⁰, da E. netop havde passeret Stubbøløbet, mærkedes et stød i skibet. Den 27. aug. konstateredes det, at skibet var læk, og en undersøgelse viste, at kalfatringen i en nåd udfør maskinrummet var slået ud.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en drivende genstand.

264. S/S MAREN CORD af København. 2353 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra London til Antwerpen med stykgods.

Tørnet undervandshindring d. 17. okt. i Nordsøen.

Søforklaring i Antwerpen d. 21. okt.

Kl. ca. 09⁰⁰, da M.C. under en hård NV.-lig kuling med byger og svær sø befandt sig på ca. 51°22'5" N. 3°0'Ø. styrende N. 80° Ø. mv., mærkedes under en svær overhaling til bb. et stød i skibet. En undersøgelse viste, at skibet var læk i bundtankene nr. 3 og 4 i bb. side. Rejsen fortsattes, og kl. ca. 15¹² ankom M.C. til Antwerpen.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har tørnet en undersøisk genstand.

KÆNTRING

265. Ff. EDELWEIS af Esbjerg, 28 B. R. T. Bygget 1930 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

Havareret d. 5. eller 6. marts i Nordsøen; *4 omkomne.*

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. 8., 9. og 15. marts.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 13. marts.

D. 6. marts kl. ca. 17⁰⁰ blev E. fundet drivende i havareret tilstand ca. 90 sm. V.t.N. $\frac{3}{4}$ N. af Vyl fyrskib uden besætning. Da fartøjets gummiflåde savnedes, indledtes en eftersøgning efter denne, og kl. ca. 23³⁰ blev flåden fundet drivende i stærkt beskadiget tilstand sammen med E.s fører, hvis hænder var indviklet i flådens remme. E. blev taget på slæb til Esbjerg, og

der er intet set siden til de 3 andre besætningsmedlemmer, hvorfor de må antages at være omkommet.

Anm. 1. Ministeriet kan ikke udelukke muligheden af, at E. under forudgående hårdt vejr natten mellem d. 5. og 6. marts er kænret, hvorved besætningen er kastet over bord.

Anm. 2. De omkomne var: Fiskeskipper Aage Gunnar Christensen og fisker Tage Christensen, begge af Esbjerg, samt Godtfred Joel Morthen Petersen og Levi Ulrik Karl Ludvig Bertelsen, begge af Grønland.

266. SM. JESANNE af Egersund, 99 B. R. T. Bygget 1926 af eg. På rejse fra Hamburg til Esbjerg med jernslam.

Kænret d. 8 okt. i Nordsøen; *sunket; forlist*.

Søforklaring og søforhør i Gråsten d. 13. okt.

Kl. ca. 11³⁰ da J. under en frisk SSV.-lig brise befandt sig ud for Tysklands NV.-kyst, opdagedes det, at skibet langsomt fik mere og mere slagside. J. drejedes i vinden, hvorefter skibet lagde sig med stb. lønning under vand, og da det mærkedes, at ladningen bevægede sig, gik besætningen i bådene kl 12³⁰. Kl. ca. 13⁰⁰ sank J.

267. M/S RIO af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Hamburg til Esbjerg med jernslam.

Kænret d. 25. okt. i Nordsøen.

Søforhør i Marstal d. 30. okt.

Kl. 00¹⁰, da R. under en let VNV.-lig brise befandt sig ca. 7 sm. N. for Elbe I fyrskib, lagde skibet sig bb. over og blev liggende med svær slagside. Bb. redningsbåd blev sat i vandet, og med langsom fart sejledes R. mod Elbe fyrskib. Kl. 00⁴⁵ var slagsiden ca. 30°, og det forsøgte uden held at lempe en del af ladningen over i stb. side. Kl. 03³⁰ tog R. lods om bord ved Elbe I fyrskib, og kursen sattes mod Cuxhafen. Kl. 04³⁰, da slagsiden var vokset til ca. 45°, opankredes skibet ca. 2 sm. Ø. for Elbe I fyrskib, og alle ombordværende blev taget om bord i et tililende lods fartøj. Kl. ca. 06⁰⁰ sank R. Skibet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes ladningens forskydning.

268. Uddybningsfartøj ODIN af Odense. 318 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På uddybningsarbejde i Kattegat.

Kænret d. 13. dec. i Kattegat.

Søforklaring d. 23. dec. i Nørresundby.

Kl. ca. 01⁰⁰, da O. under en stiv SØ.-lig kuling lå opankret ca. 500 m. V. for Hals Barre fyr, bordfyldtes fartøjet af svære søer. Pumpning påbegyndtes, og der blev afgivet nødsignaler. Da vandet stadig steg, blev besætningen — 11 mand — kl. 04⁰⁰ taget om bord i en bugserbåd, der lå fortøjet ved O. Kl. ca. 05⁴³ kæntrade O. og sank. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

SPRUNGET LÆK

269. SM. ALBERTA af Marstal, 136 B. R. T. Bygget 1924 af stål. På rejse fra Stralsund til Hobro med briketter.

Sprunget læk d. 9. jan. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 20. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. jan. Kl. 23³⁰ anløb A. Grenå havn på grund af stiv SV.-lig kuling med svær sø. D. 10. jan. om morgenen opdagedes det, at A. var læk, og der rekvireredes en pumpe fra land.

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

270. SM. TOVE-LISA af Egersund, 64 B. R. T. Bygget 1903 af eg. På rejse fra København til Svendborg med kokoskager.

Sprunget læk d. 25. jan. i Bøgestrømmen.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 30. jan.

Kl. ca. 17⁰⁰ ankom T.-L. efter ca. 1½ times sejlads i is til Kalvehave og fortøjede ved kaj for natten. Kl. ca. 23⁰⁰ opdagedes, at skibet trak vand, og da vandet trods pumpning med egne pumper stadig steg, tilkaldtes assistance fra land, hvorefter det lykkedes at få skibet læns. En senere undersøgelse viste, at der var hul i en planke forude om bb. under vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

271. SM. ELKA af Skælskør, 99 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Frederikshavn med kalisalt.

Sprunget læk d. 14. marts i Kattegat.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. marts.

Kl. ca. 09⁰⁰, da E. befandt sig ud for Aså, mødtes is, hvorfor kursen blev sat mod Hals.

På rejsen hertil mødtes også is, og skibet sprang læk. Kl. 14⁰⁰ ankom E. til Hals, hvor et redningskorps pumpede skibet læns.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

272. M/S UMANAK af København, 2318 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Ivigtut til København.

Sprunget læk d. 20. marts i Davisstrædet; *søgt nødhavn*.

Søforhør i København d. 11. april.

Kl. 09⁰⁰, da U. i stille vejr befandt sig i storisen ud for Arsuk Umanak, opdagedes det, at skibet trak vand i l-lasten. Lænsning påbegyndtes, og U. sejledes tilbage til Ivigtut.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk ved sejladsen gennem isen.

273. SM. JYLLAND af Middelfart, 100 B. R. T. Bygget 1914 af eg. På rejse fra Herøya til Korsør og Masnedund.

Sprunget læk den 25. marts i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring og søforhør i Grenå d. 28. marts.

Kl. 17⁰⁰, da J. under en SØ.-lig kuling befandt sig i Læsø Rende, opdagedes det, at motorens svinghjul arbejdede i vand. Lænsning med håndpumpe påbegyndtes straks, og ca. 1 time senere var J. læns. J. holdtes læns ved hjælp af maskin- og håndpumpe, til skibet nåede Grenå havn.

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

274. M/S ASTRID II af Orth, 26 B. R. T. På vragsfiskeri i Østersøen.

Sprunget læk d. 13. aug. ved Falsters Ø.-kyst; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. 16. aug.

Kl. 02⁰⁰ sank A.II efter at være sprunget læk i Østersøen på Gåsesand. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord i et lods fartøj. A.II er senere blevet hævet.

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

275. Ff. MARCONI af Frederikshavn, 16 B. R. T. Bygget 1914. På fiskeri i Kattegat. *Sprunget læk* d. 28. aug. i Kattegat; *sunket; forlist*.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 2. sept.

Kl. ca. 16⁰⁰, da M. under en Ø.-lig kuling med N.-gående strøm befandt sig ca. 14 sm. Ø.t.N. for Frederikshavn, slog en sø ind over fartøjet og forskubbede nogle fyldte fiskekasser på dækket. Da kasserne atter var bragt i orden opdagedes det, at der stod vand over dørken i lukafet. Lænsning påbegyndtes, men da vandet steg hurtigt, sattes trawlet ud, og der styredes ned mod et andet fiskefartøj, som straks tog M. på slæb mod Frederikshavn. Efter ca. 1 times bugsering sank M. på 21 favne vand. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord på det andet fartøj.

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

276. SM. PERCLAUS af Rødvig, 53 B. R. T. Bygget 1894 af eg. På rejse fra Ålborg til København med cement.

Sprunget læk d. 16. sept. *Sunket, forlist* d. 17. sept. i Kattegat.

Politirapport dat. 17. sept. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 23. sept.

D. 16. sept. kl. ca. 17⁰⁰ passerede P. under en jævn NØ.-lig brise Ålborg bugt fyrskib. Der styredes SØ.t.Ø., og farten var ca. 6 knob. Kl. 17³⁰ opdagedes vand i maskinrummet. Da motorpumpen ikke kunne virke, forsøgtes det at lænse skibet ved hjælp af håndpumpen; men efter 15 minutters pumpning havarerede pumpen. Kl. ca. 19⁰⁰ var der så meget vand i skibet, at motoren måtte stoppes, og for sejl alene sejledes tilbage mod Ålborg bugt fyrskib. Kl. ca. 20⁰⁰ havarerede storsejlet, hvorfor der holdtes af mod Fornæs. Kl. ca. 24⁰⁰, da der pejledes ca. 2 fod vand i lasten, opsendtes forgæves nødraketter. D. 17. sept. kl. 05⁰⁰ gik besætningen — 2 mand — i jollen, der fortøjedes til skibet, som fortsatte på S.-lig kurs. Kl. ca. 13⁰⁰ nåedes lystønden i pkt. 7 i rute 35 b, og jollen fortøjedes til tønden. Kl. 14¹⁵ sank P. ca. 1000 m SV. for lystønden, hvorefter besætningen roede til Bønnerup havn.

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

277. SM. PALME af Rødvig, 61 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På rejse fra Rødvig til Hasle med gødningskalk.

Sprunget læk d. 27. sept. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 30. sept.

Kl. 04³⁰, da P. under en frisk N.-lig brise befandt sig i Østersøen, opdagedes det, at skibet var læk. Pumpning påbegyndtes, men da vandet vedblev at stige, og motorens ene krumtapleje brændte sammen, sattes nødsignal, og kl. ca. 10⁰⁰ blev P. taget på slæb af et skib, der befandt sig i nærheden, og slæbt til Rønne.

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

278. Ff. HANSIGNE III af Frederikshavn, 35 B. R. T. Bygget 1898 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

Sprunget læk d. 14. okt. i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. okt.

Kl. ca. 22⁰⁰, da H.III under en VNV.-lig kuling lå til ankers ca. 40 m V.¹/₂S. for Hirtshals, ramtes forstøjet af en brådsø, hvorved der opstod en lækage i forskibet. Læsning påbegyndtes, over radioen udsendtes nødsignaler, og kursen sattes mod Hirtshals. D. 15. okt. kl. 04³⁰ ankom H.III til Hirtshals.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

279. S/S TH. ADLER SVANHOLM af København, 2990 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra Oulu til Immingham med Ilmenite Ore.

Sprunget læk d. 16. okt. i Nordsøen; *forlist*.

Søforklaring i London d. 20. okt. Søforhør i København d. 31. okt.

D. 16. okt. kl. ca. 16⁰⁰, da T.A.S. under en hård NV.-lig storm med tilsvarende sø befandt sig på 54°00' N. 2° 14' Ø., bemærkedes, at skibet havde bb. slagside. Skibet rettedes op ved at trimme flere bundtanke og fylde vand i en bundtank om stb. Der pejledes, hvor det var muligt. Kl. ca. 17³⁰ konstateredes det, at der stod vand over garneringen i de forreste lastrum. Der blev straks påbegyndt lænsning fra de pågældende lastrum, og der pejledes hvert 20. minut. Efter kort tids lænsning gav pumperne mindre og mindre vand,, antagelig på grund af tilstoppede sugekurve, hvorefter vandet steg hurtigt. Kl. ca. 18³⁵ udsendtes nødsignal over skibets radioanlæg. Kl. ca. 19⁰⁰ etableredes ved hjælp af en morselampe forbindelse med en forbi-sejlende engelsk trawler „TRINIDAD“, og bådene gjordes klar. Kl. 00¹⁵ og 02¹⁰ gik henholdsvis 11 og 14 mand i bådene og blev taget om bord i T. Føreren — skibsfører V. N. SKJOLD-BORG — blev om bord afventende en tilkaldt bugserbåds ankomst. Kl. 04²² sank T.A.S., og føreren omkom.

Anm. Ministeriet må antage, at skibet har arbejdet sig læk i det hårde vejr.

280. SM. LIS CHRIST af Rønne. 55 B. R. T. Bygget 1904 af eg. På rejse fra Sandvik til Århus med stenfliser.

Sprunget læk d. 12. nov. i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. og 14. nov. Søforklaring i Grenå d. 26. nov.

Kl. ca. 12⁰⁰, da L.C. i roligt vejr befandt sig ca. 5 sm. SV. af Hesselø, opdagedes det, at skibet var læk og ikke kunne holdes læns med motorpumpen alene. Mandskabet begyndte straks at lænse skibet med håndpumpen, og kursen blev sat mod Hundested, hvortil L.C. ankom kl. 14³⁰. En dykkerundersøgelse viste, at værket mellem 2. og 3. planke under motorrummet i en længde af 6" var faldet ned. Lækagen tætnedes, og efter opløsning af ca. 4 tons af ladningen fortsattes rejsen til Århus d. 14. nov.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes rystelser hidrørende fra motoren.

281. M/S ARNOLD af Haren am Ems, 157 B. R. T. Bygget 1930. *Sunket* d. 13. dec. i Kattegat.

Politirapport dat. 13. dec.

Kl. ca. 21⁵⁰ sank A., der var sprunget læk, under en ØSØ.-lig storm med svær sø og S.-gående strøm på 56°04'8N., 11°42'0 Ø. Besætningen — 5 mand — blev reddet af et tililende skib.

MASKINHAVERI

282. M/S KARNA DAN af Esbjerg, 496 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Catania til Odessa med citroner.

Motorhavari d. 4. jan. i Middelhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Piræus d. 16. jan.

Kl. 01¹⁵, da K.D. under en svag NV.-lig brise befandt sig på 36°30' N. 21°07' Ø., hørtes en banken fra motoren, der straks blev stoppet. En undersøgelse viste, at en krumtapaksel i en af cylindrene var brækket. Der rekvireredes hjælp over radioen, og d. 5. jan. kl. 06⁵⁰ blev K.D. taget på slæb af en bjergningsdamper og slæbt ind til Piræus. Under bugseringen fik K.D. trykket nogle plader lettere ind i bb. side midtskibs.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

283. Ff. LIZZIE af Saltangará, 88 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse til England med fisk.

Motorhavari d. 13. jan. i Nordatlanten; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. jan.

D. 13. jan., da L. befandt sig ca. 20 sm. N. for Shetlandsøerne, hørtes et brag fra motorrummet, og motoren begyndte at gå uregelmæssigt. Motoren blev straks stoppet, og en undersøgelse viste, at den midterste krumtap var knækket. Der tilkaldes assistance, og d. 14. jan. kl. 01³⁰ blev L. taget på slæb og bugseret til Thorshavn.

284. M/S VESTURLEID af Sørvåg, 67 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra Midvåg til Thorshavn med passagerer.

Motorhavari d. 18. jan. ved Færøerne.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. jan.

Kl. ca. 09⁰⁰, da V. befandt sig 0,5 sm. NV. for Koltur, knækkede krumtapakslen. Der afgaves nødsignaler, og kl. 12³⁰ blev V. taget på slæb af et tililende skib og bugseret til Thorshavn.

285. SM. KARLA af Ballen, 34 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

Ekspllosion i startluftbeholderen d. 28. april i Billen havn; *en mand kommet til skade*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. april.

Kl. ca. 14⁰⁰, da K. lå fortøjet i Ballen havn, indtraf under opladning af startluftbeholderen en eksplosion i denne, hvorved K.'s fører kom til skade og måtte bringes til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes uforbrændte gasarter, der er blevet tilført beholderen fra motorcylinderen og antændt af en gnist fra denne.

286. Ff. FUGLOY af Klaksvig, 96 B. R. T. Bygget 1885 af eg.

Motorhavari, tørnet kaj d. 13. maj i Grimsby havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. juli.

Da F. var ved at gå til kaj i Grimsby havn, blev motoren sat på fuld kraft bak. Herunder knækkede et olierør fra motorens brændstofpumpe, således at motoren ikke kunne bakke med fuld kraft, og fartøjet tørnede med stævnen mod kajen, hvorved stævnen blev beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

287. S/S GYDA TORM af København, 1699 B. R. T. Bygget 1934 af stål. På rejse fra Puerto Plata til Antwerpen med stykgods.

Maskinhavari d. 5. aug. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Antwerpen den 25. aug.

Kl. ca. 16⁰⁰, da G.T. under en jævn NØ.-lig brise med moderat sø befandt sig på 24°48' N. 63°23' V., opstod en revne i stb. kedels fyrkanal, og udstrømmende vand slukkede fyret. Trykket blev taget af kedelen, og før bb. kedel fortsattes sejladsen med kurs mod San Juan, hvortil skibet ankom d. 7. aug. kl. 17⁴⁵ for reparation.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

288. Ff. VØRDAN af Våg, 95 B. R. T. Bygget 1885 af eg. På fiskeri i Nordatlanten. *Motorhavari* d. 31. aug. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. sept.

D. 31. aug., da V. befandt sig ca. 200 sm. NØ. for Færøerne og var i færd med at trække sildegarn ind, knækkede mellemakslen i hovedmotoren. V. blev taget på slæb og bugseret til Thorshavn, hvortil skibet ankom d. 2. sept.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialetræthed eventuelt i forbindelse med en skævhed i akselledningen.

289. Ff. FAGRANES af Trangisvåg, 100 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

Motorhavari d. 25. sept. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. sept.

Kl. 11⁰⁰, da F. befandt sig ca. 150 sm. NØ. for Færøerne, knækkede øjebolten i kølevandspumpens stempel. Efter forgæves at have forsøgt at udbedre skaden tilkaldtes bugserassistance. D. 27. kl. 02⁰⁰ ankom fartøjet til Tverå.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

290. M/S BES af Marstal, 498 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra København til Thorshavn med stykgods.

Motorhavari d. 13. okt. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. okt. Søforklaring i Ålborg d. 17. nov.

Kl. 11¹⁵, da B. under en SSØ.-lig kuling med høj sø befandt sig på 58°56' N., 4°02' Ø., gik motoren i stå. Motoren startedes på ny, men gik atter i stå, da skruen kobledes til. D. 14. okt. kl. 06³⁰ blev skibet taget på slæb af et tilkaldt bjergningsfartøj, og kl. 22⁰⁰ ankom skibene til Haugesund. En undersøgelse viste, at cylinder nr. 2 var revnet, og at nogle stempelringe var knækket.

291. M/S LINDA SCARLETT af København, 3444 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Le Havre til Cartagena med stykgods.

Motorhavari d. 1. nov. i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i Rotterdam d. 13. nov.

Kl. 17⁰⁰, da L.S. under en VSV.-lig kuling med meget høj sø befandt sig på 46°49' N., 22° 35' V., begyndte motorens omdrejningstal at falde, og stævnørret blev varmt. Kl. 17⁰⁶ stoppedes motorerne. Kl. 21⁰⁰, da skrueakslen var afkølet, startedes motorerne atter, men skrueakslen gik hurtigt i stå. Olien fra stævnørret aftappedes og viste sig at indeholde mange stålspåner. D. 4. nov. kl. 03⁴⁰ blev L.S. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, og d. 9. nov. kl. 19²⁵ fortøjedes skibet i Rotterdam.

292. S/S HANS P. CARL af København, 1969 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Cutuco til Puntarenas.

Ekspllosion om bord d. 10. nov. i Det karaimiske Hav; *en mand af besætningen kommet til skade; søgt nødhavn.*

Søforklaring i Colon d. 21. nov.

Kl. ca. 19²⁰, da H.P.C. befandt sig ud for Costa Ricas kyst konstateredes en lækage i stb. kedels fyrrum, hvorefter kedlen slukkedes, og der fortsattes for langsom maskine. Kl. 20⁵⁵ skete en eksplosion i bb. kedel, hvorved maskinchefen blev forbrændt. Den forbrændte blev i et fiskefartøj bragt i land og på hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes, at et kedelrør er sprængt.

293. S/S BRATTINGSBORG af København, 2786 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Napoli til Lissabon med stykgods.

Maskinhavari d. 25. nov. i Middelhavet; *søgt nødhavn.*

Søforklaring i Lissabon d. 3. dec.

Kl. 20⁰⁵, da B. under en let SØ.-lig brise med smul sø befandt sig 5,5 sm. rv. 175° fra Punta della Gaiola, opdagedes det, at hovedmaskinens trykleje varmede, og det besluttedes at returnere til Napoli for langsom maskine. Kl. 21¹³ stoppedes for eftersyn af tryklejet. Kl. 23¹² blev B. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, og d. 26. nov kl. 01⁰² ankrede skibet på Napoli red.

294. M/S STRYNØ af København, 50 B. R. T. Bygget 1941 af eg. På rejse fra Flensborg til Kollund.

Motorhavari d. 25. nov. i Flensborg Fjord; *grundstødt* ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 25. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. nov. og 1. dec.

Kl. ca. 09⁴⁰, da S. var under indsejling til anløbsbroen i Kollund, skulle skruen omstyres fra frem til bak. Herunder svigtede omstyringen, og skibet fortsatte langs broen. Efter at have påsejlet en bådebro tog skibet grunden med forskibet og blev stående. S. er senere kommet flot ved fremmed hjælp. En undersøgelse viste, at en konisk split i omstyringshjulet var faldet ud.

ANDRE HAVERIER

295. Ff. ELLY af Knudby pr. Løgstrup, ca. 5 B. R. T. Bygget 1950. På rejse fra fiskeri i Nissum Bredning.

Sunket d. 4. jan. i Limfjorden; *2 omkomne.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. jan. Søforhør i Vestervig d. 24. feb.

Kl. ca. 19⁵⁵ sås fra Oddebroen et fiskefartøj, der senere viste sig at være E., nærme sig broen V.-fra. Det blæste en jævn til frisk SSV.-lig brise med V.-gående strøm, og søen var noget brydende. E., der tilsyneladende var hårdt lastet, førte ingen lanterner, men der sås et lys, antagelig fra en lommelampe, og der afgaves stopsignal fra broen. Kort efter hørtes råb fra E., der sås synke. Af besætningen på 2 mand fandtes den ene bevidstløs. Den pågældende blev bragt til hospitalet, hvor han senere afgang ved døden. Det andet besætningsmedlem kom ikke mere til syne. Fartøjet er senere blevet hævet.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at forliset skyldes overlastning.

Anm. 2. De omkomne var: fiskerne Arne Frederiksen af Knudby pr. Løgstrup og Ejnar Harald Hansen af Oddebro N.

296. Ff. LENE af Nordby, 40 B. R. T. Bygget 1948 af eg og fyr. På fiskeri i Nordsøen. *Mistet roret* d. 20. jan. i Nordsøen; *søgt nødhavn.*

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. feb. Søforhør i Esbjerg d. 29. april.

Kl. ca. 06⁰⁰, da L. under en hård kuling med surret ror drev for drivanker ca. 160 sm. V. 1/2 S. for Grådyb Barre mærkedes nogle hårde slag i fartøjet, og en senere undersøgelse viste, at øverste rorbeslag var knækket, og at roret var mistet. L. blev taget på slæb af en redningsdamper og bugseret til Esbjerg.

297. SM. ALBATROS af København, 77 B. R. T. Bygget 1935 af eg og bøg. På rejse fra København til Rønne med foderstoffer.

Rorhavari d. 2. feb. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 7. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. feb.

Kl. 23³⁵, da A. under tæt tåge befandt sig ca. 5 sm. V. for Rønne, afventende opklaring for anduvning af Rønne havn, friskede vinden fra V., og tågen littede. Kursen ændredes mod Rønne havn, men herunder mærkedes nogle stød i roret, hvorefter fartøjet mistede styringen. En nærmere undersøgelse viste, at rorstammen var brækket. D. 3. feb. kl. 11⁴⁰ blev A. taget på slæb af et bjergningsfartøj og slæbt til Rønne havn.

298. Ff. KIDHOLM af Kolding, 47 B. R. T. Bygget 1954 af eg. På fiskeri i Østersøen.

Mistet skruebladene d. 5. feb. i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. og 17. feb.

D. 5. feb., da K. lå opankret ca. 25 sm. NV. af Brüsterort, opdagedes det, at skruebladene var mistet. Der tilkaldtes bugserassistance, og K. blev senere taget på slæb af et redningsfartøj og indbragt til Rønne.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes mangelfuld sikring af skruehættens sætskruer.

299. SM. EMMA af Rønne, 34 B. R. T. Bygget 1909 af eg og fyr. På rejse fra Lübeck til Køge med kali.

Havareret d. 6. feb. i Femer-Sund, *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Køge d. 14. feb.

Kl. ca. 17³⁰ passerede E. under en frisk Ø.-lig brise med sne et på Heiligenhafen red grundstødt skib, SM. „VERA“ af Holbæk. E. lod gå ankeret til luvart for V. og slækkede ned mod V. for at sætte en slæber om bord. Herunder satte strømmen E. ind mod V., hvis bov-spryd ramte E.s styrehus, der væltede. E. ankrede derpå op for natten og sejlede næste morgen til Heiligenhafen.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

300. SM. TRANSPORT af Dageløkke, 28 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På rejse fra Flensborg til Kerteminde med koks.

Forlist d. 9. april i Lillebælt; *1 mand omkommet*.

Søforhør i Rudkøbing d. 13. maj.

Kl. ca. 19⁴⁵ blev T., der gik for motor alene, under en frisk VNV.-lig brise med kraftige snebyger passeret af et skib ca. 4 sm. V. for Skjoldnæs fyr. D. 11. april fandtes en båd fra T. ilanddrevet ved Als Ø.-kyst. T. er senere fundet sunket på 33 m vand ca. 2 sm. mv. NV. for Skjoldnæs med åbne luger, og det må antages, at føreren, skibsfører Peder Johansen af Dage-løkke, der var alene om bord, er druknet.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

301. M/S MUNIN af København, 38 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Havareret d. 20. april i Københavns havn.

Søforklaring i København d. 10. juni.

Kl. ca. 19⁵⁰, da M. under en jævn V.-lig brise med byger lå an i slæber fra agterenden af M/S „PERU“ af Stockholm, der skulle afgå fra Sundkajen, kom M. i klemme mellem kajen og P.s agterende, hvorved M.s styrehus blev delvis knust.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

302. Ff. ESTA MUFF af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1937 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

Mistet roret d. 2. aug. i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. aug.

Da E.M. under en frisk brise befandt sig på fiskeri i Nordsøen, mistedes roret. Fartøjet blev taget på slæb af en redningsdamper og bugseret til Esbjerg, hvor en undersøgelse viste, at det øverste beslag på rorstammen var brækket.

303. SM. BURGUNDIA af Rønne, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Fakse Ladeplads til Rønne med jordbrugskalk.

Forlist d. 18. sept. i Østersøen; *5 omkomne*.

Politirapporter. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. sept. Søforhør i Rønne d. 7. okt.

Kl. 00¹⁵ meddeltes fra B. over radioen, at skibet befandt sig ca. 2 timers sejlads fra Rønne. Det blæste da en ØNØ.-lig kuling. Da B. kl. 16³⁰ ikke var ankommet til Rønne, iværksattes en eftersøgning. D. 23. sept. blev B. fundet sunket på 49 m vand ca. 13,5 sm. V.t.N. for Rønne havn.

Anm. 1. De omkomne var: skibsfører Poul Jensen Dam af Rønne, bedstemand Jørgen Weinrich Jensen af Vorså, ungmand Svend Erik Jørgensen af Korsør, dæksdreng Poul Johansen af Fakse Ladeplads og fru Lilli Bertelsen af Fakse Ladeplads.

Anm. 2. Ministeriet har ikke på grundlag af de i sagen foreliggende oplysninger kunnet udtale sig om årsagen til forliset.

304. M/S ARGENTINA af København, 4629 B. R. T. Bygget 1943 af stål. På rejse fra Brownsville til Oslo med bomuldsfrøkager.

Havareret d. 30. sept. og 1. okt. i Nordatlanten.

Søforklaring i Nørresundby d. 24. okt.

Om aftenen d. 30. sept. kom A. ind i dårligt vejr. D. 1. okt. blæste det en stærk VNV.-lig storm med orkanagtige byger og svær sø. Kl. 16⁰⁰ drejedes skibet under. Da vejret bedredes, viste det sig, at dækslet til pejlerøret til stb. nr. 4 rendesten var forsvundet, og at der stod 5 fod vand i lasten. Endvidere var der opstået mindre havarier på forskellige udsatte steder af skibet. 4-lasten lænsedes, men en del af ladningen var blevet beskadiget af det indtrængende søvand.

Anm. Ministeriet må antage, at pejlerorsdækslet ikke har været forsvarligt fastskruet.

305. Ff. TINGANES af Thorshavn, 326 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Grønland til Færøerne.

Havareret d. 9. okt. i Atlanterhavet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. okt.

D. 9. okt., da T. under en SV.-lig storm befandt sig ca. 200 sm. V. for Færøerne, ramtes skibet af en svær sø, hvorved en del opstående blev beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

306. SM. ANDREA af Egersund, 100 B. R. T. Bygget 1895 af stål. På rejse fra Ålborg til Frederiksværk med gammelt jern.

Beskadiget skruen d. 10. okt. i Frederiksværk havn.

Søforklaring i Frederiksværk d. 13. okt.

Kl. ca. 14¹⁰, da A. var ved at gå til kaj i Frederiksværk havn, ramte skruen en undersøisk genstand. Skruen blev straks koblet fra, og en senere undersøgelse viste, at skruen var lettere beskadiget ved at ramme en jernbaneskinne, der stak op af bunden af havnen.

307. Ff. HARALDUR af Klaksvig, 98 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

Rorhavari d. 12. okt.; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. okt.

Kl. 04⁰⁰, da H. befandt sig N. for Færøerne, knækkede rorstammen. Skibet blev taget på slæb af et andet fiskefartøj, og d. 14. okt. kl. 17⁰⁰ ankom skibene til Klaksvig.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

308. Ff. SJÓBORGIN af Vestmanhavn, 83 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

Rorhavari d. 16. okt. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. okt.

Kl. 15⁰⁰, da S. under en stiv NNØ.-lig kuling var beskæftiget med fiskeri på 66°18'N., 7°30' V., opdagedes det, at rorstammen var knækket lige over dækket. Skaden blev midlertidigt udbedret. D. 18. okt. kl. ca. 14³⁰ ankom S. til Thorshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at rorstammen er knækket på grund af påvirkningerne under den kraftige søgang.

309. Ff. BIRGIT af Århus, 12 B. R. T.

Ekspllosion om bord d. 4. nov. i Århus havn.

Politirapport dat. 4. nov. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. nov.

Kl. ca. 04¹⁵, da B. lå fortøjet i Århus havn, tændte en fisker, der opholdt sig i lukafet, en cigaret. Samtidig indtraf en gasekspllosion, hvorved den pågældende kom til skade. Der skete også nogen skade på fartøjet. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

310. M/S ANTIOPE af Panama.

Havareret d. 22. dec. i Ålborg havn.

Søforklaring i Ålborg d. 23. dec.

Kl. ca. 23⁰⁰, da A. lå fortøjet ved kaj i Ålborg havn og lossede foderstoffer ved hjælp af kornsugere, blev et af rørene hævet. Herunder blev en skærstok af rørets flange løftet ud af sit spor og faldt ned mod skibssiden, hvorved der opstod en revne under vandlinien. Inden lækagen var blevet tætnet, var en del af ladningen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret.

BRAND OM BORD

311. SM. KETTY af Bandholm, 100 B. R. T. Bygget 1912 af stål.

Brand om bord d. 2. jan. i Lohals havn.

Søforklaring i Rudkøbing d. 7. jan.

Kl. ca. 16⁰⁰, da K. uden besætning om bord lå fortøjet ved kaj i Lohals havn, opdagedes det, at der steg røg op fra kahytten. Besætningen tilkaldes, men da det brændte stærkt i kahytten, lukkedes tæt overalt, og brandvæsenet tilkaldtes. Kort efter ankom brandvæsenet og slukkede ilden. Ved branden blev kahytten delvis ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af en ildovn.

312. M/S MALAYA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Rotterdam til Marseille med stykgods.

Brand om bord d. 12. jan. i Atlanterhavet.

Søforhør i København d. 30. juni.

Kl. 08⁴⁸, da M. under en stiv NNV.-lig kuling med svær NV.-lig dønning og skyet vejr befandt sig på 48° 00' N., 7°20' V., opdagedes røgudvikling fra lastrum nr. 1. Luftventilerne tætnedes med sejldug, lugeskalkningerne blev gået efter, og den elektriske strøm til forskibet blev afbrudt, hvorefter der udløstes 18 flasker CO₂ til mellemdæk og underlast nr. 1 og 6 flasker til bakken. Kursen sættes mod Brest. I løbet af formiddagen udløstes yderligere 30 flasker CO₂ til de nævnte rum, hvorefter røgudviklingen ophørte. Røgdetektoren viste dog stadig tegn på røg, og rejsen fortsattes mod Brest, hvortil M. ankom kl. 07¹⁵ d. 13. jan. I løbet af de følgende dage udlossedes ladningen fra mellemdæk og underlast nr. 1, og branden slukkede af brandkorps fra land. Branden viste sig at hidrøre fra et parti wallboards, der var stuvet i stb. side i borde på agterkant af underlast nr. 1. Den ikke beskadigede del af ladningen toges atter om bord, og d. 20. jan. kl. 22³⁵ afsejlede M. fra Brest. Ved branden blev 12 tons ladning samt en del af underlastens garnering ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i det i underlast nr. 1 stuede parti wallboards.

313. Ff. KNUD PEDERSEN af Kolding, 31 B. R. T. Bygget 1951 af træ.

Brand om bord d. 27. jan. i Frederikshavn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. jan.

Kl. 21⁰⁵, da K.P. uden besætning om bord lå fortøjet ved kaj i Frederikshavn, opdagedes det, at det brændte i lukafet. Brandvæsenet, som blev tilkaldt, slukkede hurtigt ilden. Ved branden ødelagdes en del af apteringen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af en uhensigtsmæssigt placeret ildovn.

314. SM. HAMMERSLET af Svaneke, 71 B. R. T. Bygget 1930 af eg og bøg.

Brand om bord d. 7. feb. i Neksø havn.

Politirapport dat. 7. feb. Kontrolsynsrapport dat. 13. marts.

Kl. 22⁰⁰, medens H. lå på bedding i Neksø havn, opdagedes røg fra nedgangskappen til mandskabslukafet. Kappen åbnedes, men da der var kraftig røgudvikling, lukkedes kappen tæt, og brandvæsenet tilkaldtes. En undersøgelse viste, at røgudviklingen stammede fra brændselsrummet under døren i mandskabslukafet, og at der ikke var åben ild. Der sprøjtedes vand over brændslet, hvorefter dette blev båret op på dækket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en glød under påfyring af ildovnen i lukafet er faldet ned i brændselsrummet.

315. SM. THALEIA af Odense, 138 B. R. T. Bygget 1925 af stål.

Brand om bord d. 19. marts i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. marts. Politirapport dat. 7. juni.

Kl. ca. 10⁴⁰ trængte røg ud fra førerens soverum. En undersøgelse viste, at røgen kom fra et skod mellem førerens opholds- og soverum bag ved ildovnen, og det forsøgtes straks forgæves at slukke den med en ildslukker. Brandvæsenet fra land blev tilkaldt og slukkede ilden, der havde forårsaget en del skade i kahytten.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en overhedet ildovn.

316. Ff. NORDAN af Klaksvig.

Brand om bord d. 6. april i Klaksvigs havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. april.

Om morgenen opdagedes det, at der var brand om bord i N., der siden den foregående aften kl. ca. 17³⁰ uden mandskab om bord havde ligget fortøjet i havnen. Ilden blev slukket af brandvæsen fra land. Ved branden ødelægtes bb. bov samt dækket over kabysen.

Anm. Ministeriet må antage, at branden er opstået ved en lækage i en rørsamling ved dæksflangen over kabysen.

317. Ff. LILDSTRAND af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1943. På fiskeri i Nordsøen.

Brand om bord d. 8. maj i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. maj. Søforhør i Esbjerg d. 19. aug.

Kl. ca. 22⁰⁰, da L. i tåge befandt sig ca. 2 timers sejlads fra Hvide Sande, opdagedes, at det brændte kraftigt på forkant af motorrummet i stb. side. Det var ikke muligt at nå frem til den i motorrummet anbragte vædskeildslukker, hvorfor branden bekæmpedes med vand i pøse og ved at lukke motorrummet tæt. I løbet af natten blussede ilden op flere gange, men på grund af branden var det ikke muligt at tilkalde hjælp over fartøjets radioanlæg. D. 19. maj kl. ca. 06⁰⁰ blev L. observeret af et andet fiskefartøj, der slæbte det til Hvide Sande, hvor et tilkaldt redningskorps slukkede ilden. Ved branden beskadigedes fartøjets stb. side fra lasteskoddet og agterefter, ligesom den elektriske installation samt motor og brændselolietanke led skade.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke muligheden af, at branden skyldes fejl i den elektriske installation.

318. M/S OLIVIA WINTHER af København, 3500 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Curacao til Mobile med stykgods.

Brand om bord d. 17. maj i Mexicogulfen.

Søforklaring i New Orleans d. 28. maj. Søforhør i København d. 19. juni.

Kl. 08¹⁰, da O.W. under moderat vind og sø befandt sig på 29° 24' n.br., 87° 42' v.lg., mærkedes svag røglugt fra mandskabsgangen på hoveddækket i bb. side, og før det var muligt at nå ned i gangen, var denne fyldt med røg og flammer. Et forsøg på at trænge ned i gangen ved hjælp af friskluftmaske måtte opgives. Den elektriske ventilation stoppedes, alle tilgængelige døre, køjer og ventilationsspjæld lukkedes, og skibets hovedmotor stoppedes. Samtidig påbegyndtes slukning med vand fra spulevandspumpen. Få minutter senere indtraf en kortslutning på hovedtavlen i maskinrummet, hvorved den elektriske strøm blev afbrudt til hele skibet, således at også spulevandspumpen stoppede. På grund af røgdudvikling var det ikke muligt at foretage reparation. Et forsøg på at starte den motordrevne brandpumpe i styremaskinhuset måtte opgives på grund af røg. En hjælpemotor i maskinrummet blev startet, men umiddelbart efter trængte flammer gennem maskincasingen og tvang besætningen til at forlade maskinrummet. Ilden bredte sig nu hurtigt gennem trappeopgange til apertingen agter. Redningsbådene blev gjort klar, og kl. 08⁴⁵ udsendtes radiotelegrafisk nødsignal. Kl. 09¹⁰ gik alle ombordværende på nær 2 i redningsbådene, der imidlertid var blevet sat i vandet. På grund af røg kunne de 2 tilbageblevne kun opholde sig på bakken. Kl. 10⁴⁵ blev telegrafist og redningsbådsender taget om bord i O.W., og antenne rigget op forude, hvorefter der med mellemrum udsendtes nødsignal. Kl. 11³⁰ blev folkene i redningsbådene taget om bord i et tililende tankskib. Kl. ca. 13⁴⁵ ankom en redningskutter fra Coast Guard. Kl. 19⁰⁰ ankom endnu en redningskutter samt en slæbebåd, som kl. 20⁵⁰ begyndte at bugsere O.W. mod Mobile. På dette tidspunkt brændte det kraftigt i agterlasten, medens branden i agterskibet var aftagende. D. 18. maj kl. 07²⁰ ankom skibene til Bon Secour Bay. Kl. 08⁰⁰ påbegyndtes slukning med vand fra Coast Guard-skibe, og kl. 11⁴⁰ var branden under kontrol, hvorefter bugseringen fortsattes. Kl. 17⁰⁰ fortøjedes O.W. i Mobile, hvor det lokale brandvæsen fuldførte slukningsarbejdet.

319. SM. PALME af Rødvig, 61 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

Brand om bord d. 3. juli i Faxe Ladeplads.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. juli. Søforhør i Rønne d. 28. okt.

Kl. ca. 20⁰⁰, da P. der var lastet med brændt kalk, lå fortøjet i Faxe Ladeplads, mærkedes brandlugt i lastrummet. Losning af ladningen påbegyndtes, brandvæsen fra land tilkaldtes, og kort efter blev ilden, der havde fat i mast og kølsvin, slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

320. Motorbåd LET af København.

Brand om bord d. 14. juli.

Politirapport dat. 14. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. okt.

Kl. ca. 03⁰⁰, da L., der var på rejse fra Helsingør til København, befandt sig ud for Snekkersten, skete der en eksplosion i motoren, og straks efter udbrød der brand om bord. De

2 ombordværende sprang over bord medbringende en luftmadras og blev senere taget op af et forbisejlede fartøj, der landsatte dem i København via lodsåden. L. er senere sunket.

Anm. Der er intet oplyst om brandårsagen.

321. SM. RITA af Hasle, 91 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Århus til Rønne i ballast.

Brand om bord d. 28. aug. i Storebælt; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. aug. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 22. sept.

Kl. ca. 10⁴⁵, da R. under en let SØ-lig brise befandt sig i Storebælt, opdagedes stærk røg i motorrummet, En undersøgelse viste, at der var ild i motorrummets dæksplanker. Kursen sattes mod Svendborg, og under sejladsen bekæmpedes branden med vand og skum. Kl. ca. 13³⁰, da R. gik til kaj i Svendborg havn, var branden tilsyneladende slukket, men kl. ca. 14⁰⁰ blussede ilden op på ny. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og overtog slukningsarbejdet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes varme fra motorens udstødning og den omstændighed, at isoleringsmaterialet mellem udstødningsrøret og dæksplankerne var sunket.

322. M/S KRONPRINSESSE INGRID af Esbjerg, 3985 B. R. T. Bygget 1948 af stål.

Brand om bord d. 8. sept. i Esbjerg havn.

Politirapport dat. 8. sept. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 9. sept.

Kl. ca. 01⁵⁵, da K.I. lå fortojet ved Englandskajen i Esbjerg havn, trådte skibets automatiske brandalarm i funktion. En undersøgelse viste, at der var udbrudt brand i bb. side på B.-dækket i et kammer, der anvendtes til opbevaring af linned. Esbjerg brandvæsen blev straks alarmeret, og branden bekæmpedes med skibets brandslukningsmidler, indtil brandvæsenet ankom. Kl. 02¹⁵ var ilden under kontrol. Ved branden blev foruden en stor del linned og puder træværket i kammeret og i den tilstødende gang ødelagt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

323. M/S SYDNEY BREEZE af Hongkong, 3246 B. R. T.

Brand om bord d. 10. nov. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. nov.

Kl. ca. 08¹⁵, da stb. kedels midterfyr, der var gået ud, atter antændtes, slog flammer ud og antændte olie på dørken og på tanktoppen. Ilden bekæmpedes med transportable ildslukkere og med damp. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og kom kort efter til stede og slukkede ilden. Skibet led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at olie, medens fyret var slukket, havde samlet sig i fyrkanalen og fra denne var løbet ud på tanktoppen.

324. M/S FREDERICIA af Kolding, 702 B.R. T. Bygget 1930 af stål.

Brand om bord d. 29. nov. i Københavns havn.

Politirapport dat. 29. nov.

Kl. 23⁰⁵, da F. lå fortojet ved Kvæsthusbroen, opdagedes det, at der trængte røg ud fra et lukaf forude i skibet. Brandvæsenet blev tilkaldt og slukkede ilden. Ved branden brændte en del køjetøj.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning.

325. SM. JONNA-BIRTHE af Egersund, 87 B. B. T. Bygget 1906 af eg og bøg.

Brand om bord d. 23. dec. i Egersund navn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. dec. Søforklaring i Gråsten d. 30. dec.

Kl. ca. 09⁰⁰, da J.B. uden besætning, der var afmønstret dagen før, lå oplagt i Egersund havn, opdagedes røg fra lukafet. Ilden slukkedes med skumslukker og vand. Ved branden beskadigedes dækket over lukafet samt palstøtten.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes manglende afskærmning over den på palstøtten anbragte petroleumslampe.

FORSVUNDET

326. SM. PASCH af Marstal, 169 B. R. T. Bygget 1935 af stål. På rejse fra Gdynia til Oskarshamn med kul.

Borteblevet i feb. i Østersøen; *5 omkomne*.

Søforklaring i Marstal d. 27. feb.

D. 8. feb. kl. 01⁰⁰ afsejlede P. fra Gdynia. Kl. 22⁰⁰ meddelte P. over radioen, at skibet havde passeret Ölands Södra Udde kl. 19³⁰ og nu var vel inde i Kalmarsund, samt at vejret

var klart. D. 10. feb. fandtes ved Böda på NØ.-siden af Öland en del vraggods, deriblandt en redningskrans fra P. D. 15. feb. fandtes ca. 1 sm. nordligere en redningsbåd fra P. Da der ikke siden er hørt eller set noget til P., må det antages, at skibet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var: skibsfører Sigurd Christian Berend Petersen af Bogø, bedstemand Svend Georg Pedersen af Marstal, ungmændene Ebert Strandager Hansen og Kai Ebbe Karlsen, begge af Budsemark pr. Borre, Møen, samt kok Egon Poul Magnussen af Svendborg.

Anm. 2. Ministeriet har ikke på det foreliggende grundlag kunnet fastslå årsagen til forliset.

MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

I året 1958 er intet dansk skib havareret som følge af minesprængning.

OVERBORDFALD

327. M/S ARKANSAS af København, 3591 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra New York til Oslo.

En mand forsvundet d. 3. jan. i Nordatlanten.

Søforhør i København d. 20. jan.

Kl. 15¹⁵, da A. under en stærk SSV.-lig storm med diset vejr befandt sig i Nordatlanten, savnedes letmatros Poul Christian Jensen, der sidst var set kl. 14¹⁵. Skibet gennemsøgte for at finde den pågældende men uden resultat. Under hensyn til skibets sikkerhed besluttedes det at fortsætte rejsen.

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

328. M/S MORILD af Svaneke, 148 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Ålborg til Svendborg med stykgods.

En mand faldet over bord og druknet d. 14. jan. i Limfjorden.

Politirapport dat. 14. jan. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 22. jan.

Kl. 19²⁰, da M. befandt sig ca. 7 sm, mv. S.^{3/4} Ø. af Hals Barre E. lystønde, savnedes dæksdreng Marcel Knud Andersen, der sidst var set kl. ca. 18⁰⁰. En undersøgelse iværksattes om bord, og da den pågældende ikke kunne findes, lagdes skibet på modsat kurs. Lodseriet i Hals blev over radioen anmodet om at iværksætte en eftersøgning. Kl. 21⁰⁰ ankom M. til Hals efter at have eftersøgt farvandet.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede har mistet balancen og er faldet over bord.

329. Ff. KARINA af Esbjerg, 39 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 9. feb. i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 19. feb.

Kl. ca. 13⁰⁰, da K. under en orkanagtig storm befandt sig ca. 105 sm. V. ^{1/4} N. for Grådyb Barre, tog fartøjet en kraftig sø over, hvorved føreren — fiskeskipper Kaj Andersen af Esbjerg, der stod på dækket og var beskæftiget med at stuve grej ned i lasterummet, blev slået over bord. K. blev liggende flere timer på stedet men den overbordfaldne kom ikke mere til syne.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

330. Ff. SIDDE af Bagenkop, 29 B. R. T. Bygget 1917 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 15. april i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rudkøbing d. 22. april.

Kl. ca. 05⁰⁰, da S. i stille vejr med rolig sø befandt sig 6—7 sm. SV. for Bagenkop, skulle en mand af besætningen — fisker Hans Egon Amandus Nielsen af Bagenkop — kaste en line til et andet fartøj. Kort efter sås den pågældende i vandet 4—5 favne agten for fartøjet. Motoren blev straks kastet bak, og en line samt en redningskrans kastedes ud tæt til den overbordfaldne, men denne sank umiddelbart efter.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende har fået overbalance og er faldet over bord.

331. M/S MC-KINNEY MÆRSK af København, 11950 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Rotterdam til den Persiske Bugt.

En mand forsvundet d. 30. maj i Atlanterhavet.

Kl. 04⁰⁰, da M.-C.M. under en svag NV.-lig luftning befandt sig ud for Portugals kyst, savnedes 2. maskinmester Rudolf Meinertz Nielsen. Skibet lagdes straks på modsat kurs og over radioen opfordredes andre skibe til at holde udvig. Eftersøgningen fortsattes til kl. 12⁰⁰, men uden resultat, hvorefter sejladsen fortsattes.

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

332. Ff. FORTUNA af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1953 af træ. På rejse mellem fiskepladser i Skagerak.

En mand forsvundet d. 4. juni i Skagerak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 13. juni.

Kl. 20¹⁵, da F., der for halv kraft styrede en Ø.-lig kurs, under en frisk NV.-lig brise med urolig sø befandt sig ca. 115 sm. V. for Skagen, bordfyldtes fartøjet af en svær sø. Straks efter savnedes fisker Erik Venøbo af Skagen, der havde været beskæftiget på dækket. Den overbordfaldne eftersøgte i ca. 2 timer af F. og 3 andre fiskefartøjer uden resultat.

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

333. Ff. INGA MARIE af Esbjerg, 30 B. R. T. Bygget 1899 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand faldet over bord og druknet d. 17. juli i Nordsøen.

Politirapport dat. 18. juli. Søforhør i Esbjerg d. 19. aug.

Kl. ca. 09⁰⁰, da I.M. under en let til frisk NV.-lig brise med ret svær dønning befandt sig ca. 125 sm. SV.t.V. af Grådyb Barre og med motoren gående langsomt frem var ved at foretage en drejning til stb., tog fartøjet en overhaling til stb., hvorved kok Jens Ole Fakke af Esbjerg, der befandt sig på stb. side af styrehuset, faldt over bord. Motoren blev straks sat fv. agten for tværs om stb. Da den overbordfaldne straks efter sås tværs om stb., sættes motoren på frem, og roret lagdes stb., men umiddelbart efter forsvandt den overbordfaldne og kom ikke mere til syne.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

334. M/S ROGVUKOLLUR af Sørvåg, 22 B. R. T. Bygget 1930 af eg. På fiskeri i Nordatlanten.

En mand skyllet over bord og druknet d. 17. dec. i Nordatlanten.

Søforklaring og søforhør i Sørvåg d. 30. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. 1959.

Kl. 05⁰⁰, da R. under en frisk N.-lig kuling med snebyger befandt sig ca. 16 sm. VSV. for Myggenæs fyr, ramte en svær brådsø skibet og knuste en stor del af det opstående. 4 mand, der befandt sig i styrehuset, blev skyllet over bord. Det lykkedes den tilbageværende del af besætningen at bjerge 3 af de overbordfaldne, mens den fjerde — fisker Ernst Simonsen af Sørvåg — var forsvundet. Det lykkedes at lænse skibet så meget, at motoren, der var gået i stå på grund af indtrængende vand, kunne startes, hvorpå R. sejledes til Sørvåg, hvortil det ankom kl. 17³⁰.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes vejrforholdene.

335. Ff. SVANEN af Rømmø, 4 B. R. T. Bygget 1938 af træ. På rejse fra Rømmø til Højer.

En mand faldet over bord og druknet d. 29. dec. ved Jyllands V.-kyst; *grundstødt*.

Politirapport dat. 29. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. 1959. Søforhør i Tønder d. 16. jan. 1959.

Kl. ca. 05²⁰, da S. under en jævn SSØ.-lig brise lå opankret i Højer Dyb SV. for Jordsand, opdagede føreren, der havde opholdt sig i maskinrummet, at medhjælperen — arbejdsmand Carl Juhl af Ballum — der kl. ca. 04⁰⁰ var gået forud for at spise, var forsvundet. Ankeret lettedes, men herunder kom ankerrossen uklar af skruen, og kort efter drev S. på grund på Jordsand og blev stående. Kl. ca. 15⁰⁰ blev S. taget på slæb af et redningsfartøj og bugseret til Højer havn.

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

ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

336. M/S MONTERICO af Monrovia.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6. jan. i Københavns havn.

Politirapport dat. 6. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. jan.

Kl. 15⁴⁰, da M. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede soyabønner, skulle en ca. 400 kg tung spand fires ned i lasten. Da spanden var ca. 1 fod over lastens bund og af 3 havnearbejdere var skubbet i stilling til affiring, blev spanden på grund af en misforståelse løftet, hvorved

den kom i sving og ramte en havnearbejder. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at udstrømmende damp fra spillet gjorde det vanskeligt at se lugemandens håndbevægelser fra spillet.

337. Pram nr. 12/53 ODA af Ålborg.

I mand dræbt ved ulykkestilfælde d. 14. jan. i Ålborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. jan.

Kl. 14⁴⁵, da man om bord i O., der befandt sig på en arbejdsplads ved kajen Ø. for Svovlsyrefabrikken, var i færd med at løfte et spunsjern med prammens grej, faldt et hjul i en vejviserblok ned og ramte en arbejdsmand i hovedet. Den pågældende, der havde pådraget sig et kraniebrud blev kørt til hospitalet, hvor han senere er afgået ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at en split i vejviserblokken er faldet ud.

338. Ff. HAVGASIN af Våg, 95 B. R. T. Bygget 1883 af træ. På fiskeri i Nordatlanten.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 25. jan. i Nordatlanten.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. jan.

Kl. 14⁰⁰, da H. under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig V.-for Suderø, rantes skibet af en brådsø. En mand af besætningen, der befandt sig forude, blev slynget hen ad dækket og brækkede derved venstre ben. H. sejlede straks til Tverå, hvor den tilskadekomne blev bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

339. SM. LILLEBÆLT af Assens, 149 B. R. T. Bygget 1921 af eg, bøg og fyr.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 27. jan. i Odense havn.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. 29. jan.

Kl. ca. 11⁴⁵, da L.s dæksmotor blev startet, greb motorens selvudløsende starthåndtag fat i bedstemandens venstre ben. Den pågældende, der pådrog sig svære kødsår i benet, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes at fjederen til det selvudløsende start-håndtag var defekt.

340. S/S SVANØ af Stockholm.

En mand kammet til skade ved ulykkestilfælde d. jan. i Københavns havn.

Politirapport dat. 30. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. jan.

Kl. ca. 17⁰⁰, da S. lå forføjlet langs kaj ved Svanemølleværket og lossede kul, faldt en havnearbejder, der var i færd med at lempe kulmuld fra mellemdækket ned i underlasten, gennem en lempeluge fra nr. 3 mellemdek ned på kulmuldet i underlasten — et fald af ringe højde — og slog brystkassen med lugekarmen, hvorved han brækkede et ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

341. M/S GERTRUD TORM af København, 2368 B. R. T. Bygget 1938 af stål. På rejse til New York.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 31. jan. i Det nordlige Atlanterhav.

Søforklaring i New York d. 3. feb.

Kl. 07³³, da G.T. under en hård NV.-lig kuling befandt sig på 37°39' N. 65°50' V., tog skibet en meget svær sø over stb. side midtskibs. Kort efter fandtes bådsmænd — Arne Aninus Olesen — der havde været i færd med at pejle rendestene ved 4-lasten, liggende på agterdækket i stb. side med meget svære kvæstelser i hovedet. Ca. 20 min. senere afgik den tilskadekomne ved døden.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende er blevet ramt af brådsøen og ført hen på agterdækket, hvorunder han har ramt forskelligt opstående.

342. SM. MILLA af København, 238 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 17. feb. i Københavns havn.

Politirapport dat. 17. feb.

Kl. ca. 14⁴⁰, da M. lå forføjlet ved Wilders Plads og var ved at laste vinkeljern, fik en havnearbejder, der stod på dækket, et slæng ned over den venstre fod, der blev en del beskadiget. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at slænget blev firet for tidligt af.

343. M/S THEKLA af Barssel.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24. feb. i Nykøbing S.s havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. feb. *Politirapport* dat. 26. feb.

Kl. 10⁰⁰, da T. lå forføjlet ved kaj og lossede kalksalpeter, fiskede lossewiren under op-hivning af et slæng en skærstok, der uden at være sikret var anbragt midt i lugen. Skærstokken

blev hevet ud af sit spor og faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder i hovedet. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

344. M/S ANDROS af København, 1810 B. R. T. Bygget 1954 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 11. marts i Genuas havn.

Søforklaring i Genua d. 12. marts. Søforhør i København d. 1. april.

Kl. ca. 17²⁰, da 3 mand af besætningen var beskæftiget med pålægning af stållugedæksler på 3-lugen, fjernedes sikkerhedskæden på bb. side af dækslerne, der var anbragt på højkant for enden af lugen. Umiddelbart efter væltede lugedækelejerne, ind over lugen og ramte 2. styrmand Orla Munch Christiansen af Herlev, der opholdt sig på et allerede pålagt lugedæksel. Den pågældende mistede balancen og styrtede ned i lastrummet, et fald på ca. 8 m. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor han kort efter afgik ved døden af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at man ikke var opmærksom på, at sikkerhedskæden på stb. side af lugedækslerne allerede var blevet aftaget.

345. M/S MAINE af København, 3541 B. R. T. Bygget 1945 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11. april i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. april.

Kl. ca. 14⁰⁰, da M. lå fortojet langs kaj og lossede soyabønner, kom en lossespand under ophivning fra lastrummet i svingning, og en havnearbejder, der opholdt sig på et stillads mellem lugekarmen og lønningen, blev under forsøg på at bremse spandens bevægelser trukket ud over lugekarmen og styrtede ned i lastrummet — et fald på ca. 8 m. Den pågældende, der pådrog sig kvæstelser på bækkenpartiet, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

346. Ff. IMANUEL af Ringkøbing, 5 B. R. T. Bygget 1904 af træ.

En mand kommet til skade ved eksplosion i motorrummet d. 12. april i Ringkøbing havn.

Politirapport rat. 12. april og 14. maj. Rapport fra skibstilsyn dat. 16. sept.

Kl. ca. 11⁵⁰, da I. lå fortojet ved kaj i Ringkøbing havn, blev motorens glødehoved for søgt opvarmet ved hjælp af en blæselampe, der gennem en gummislange tilførtes gas fra en gasflaske. Herunder sprængtes gummislangen, og der indtraf en eksplosion, hvorved en fisker, der opholdt sig i motorrummet, blev forbrændt i ansigt og på arme. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

347. Ff. HORIZONT af Esbjerg, 50 B. R. T. Bygget 1957 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18. april i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. april.

Under indhivning af trawl var en mand af besætningen ved hjælp af en dertil indrettet stålstang beskæftiget med at lede trawlwiren på en spilkop. Herunder satte den pågældende højre fod på wiren, hvorved foden kom i bekneb mellem spilkop og wire og kvæstedes.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

348. M/S BELLONA af Ålborg, 1481 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 25. april i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. april. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 26. april.

Kl. ca. 17³⁵, da B. lå fortojet ved kaj, var 3 mand af besætningen beskæftiget med at lægge lugedæksler på 4-lugen. Det forreste lugedæksel var anbragt i lodret stilling på forkant af lugen og sikret med en sikkerhedskæde i bb. side. Ungmand Roland Daniels Dannells af Skagen, der skulle fastgøre lossewiren til lugedækslet, fjernede sikkerhedskæden inden wiren var fastgjort, hvorved lugedækslet, der vejede ca. 1 ton, faldt agterover og ramte ungmanden, der kom i klemme mellem dækslet og lugekarmen og blev dræbt på stedet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

349. M/S LISA af Hamburg, 499 B. R. T.

2 personer kommet til skade ved et ulykkestilfælde d. 4. maj i Nykøbing F.

Politirapport dat. 4. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj.

D. 4. maj, da L. under forhaling langs kaj gik langsomt frem uden at kaste agterfortøjningen los, sprængtes en fortøjningsring i land, og stumperne fra fortøjningsringen ramte 2 på kajen værende personer. Den ene af de tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at fortøjningsringen havde et tidligere brud.

350. Ff. M. MOLLERUP af Thyborøn, 20 B. R. T. Bygget 1937 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 13. maj i Nordsøen.

Politirapport dat. 14. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. maj.

Kl. 07³⁰, da M.M. befandt sig ca. 70 sm. SSV. for Thyborøn, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at fisker Marius Mollerup Kristensen af Thyborøn under forsøg på at lægge dynamoens drivrem på motorens remskive var kommet i bekneb mellem remskiven og skibsbunden. Den tilskadekomne blev trukket fri, og over radioen tilkaldtes hjælp, men kort efter døde han af sine kvæstelser.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

351. SM. DANA af Svendborg, 74 B. R. T. Bygget 1936 af eg og bøg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6. juni i Købennavns havn.

Politirapport dat. 6. juni.

Kl. ca. 14²⁰, da D. lå fortojet i Frihavnen langs siden af M/S „POPI“ af Panama, gik der under nedfiring af et slæng med 6—7 sække oliekgager hul på en af sækkene, hvorved alle gled ud af stroppen og faldt ned i lastrummet, hvor de ramte D.s ungmænd. Den pågældende, der pådrog sig en hjernerystelse, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

352. M/S TALISMAN af Tønsberg.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 11. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. juni.

Kl. 14⁵⁵, da T. lå fortojet i Frihavnen og lossede træ, mistede en havnearbejder under forsøg på at frigøre et brædt, der var kommet i bekneb, balancen og styrtede ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 3 m. I faldet pådrog den pågældende sig kvæstelser i hovedet og blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

353. M/S KONGEDYBET af Rønne, 2314 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 13. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. juni.

Kl. ca. 14⁵⁰, da K. lå fortojet ved Havnegade, svigtede en godselevator under afprøvning og styrtede ned. En ingeniør, der stod på bildækket med den ene fod på elevatoren fik overbalance og styrtede ned med elevatoren. Den tilskadekomne blev kørt på hospitalet i en tilkaldt ambulance.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den elektriske stopanordning og om-løbssikkerhedsventilen har svigtet samtidigt.

354. M/S BORGLAND af Oslo, 5658 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 21. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. juni.

Kl. ca. 10⁵⁰, da B. lå i Frihavnen og lastede malt i sække ved hjælp af 2 bomme, blev en bakke med 20 sække landet i underlasten. Umiddelbart efter blev der hevet på bb. lossewire, hvorved bakken blev løftet og trukket over mod en stabel tomme bakker. En havnearbejder, der befandt sig mellem disse og den ladede bakke, kom derved i klemme og fik brud på højre ben. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at bb. spil er blevet betjent forkert.

355. M/S SELMA THORDEN af Uddevalla.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22. juni i Københavns havn.

Politirapport dat. 22. juni.

Kl. ca. 18¹⁵, da en skærstok skulle sættes i på mellemdækket, fik en havnearbejder venstre hånd i klemme mellem skærstokken og lugekarmen, hvorved fingrene blev kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

356. S/S TRANEKJÆR af Rudkøbing, 265 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

En kvinde kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 4. juli i Københavns havn.

Politirapport dat. 4. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. juli.

Kl. ca. 15⁰⁰, da T. var ved at svaje rundt for at lægge til kaj i Havnegade, væltede en gryde indeholdende kogende fedt ned fra et gasapparat i kabysen, hvorved en kogejomfru blev alvorligt forbrændt på benene. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes skibets rystelser under svejningen.

357. M/S PETER NIELSEN af København, 5811 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Dunedin til Burnie i ballast.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 6. juli i Stillehavet.

Søforklaring i Sydney d. 24. juli og i San Francisco d. 15. aug.

Kl. 13²⁰, da P.N. under en jævn V.-lig brise befandt sig på ca. 45° S. og 162° Ø., beordredes en ungmand, der sammen med 3 andre besætningsmedlemmer var beskæftiget med rengøring af underlast nr. 4 til at hente en sæk savsmuld i tonnagebrønden på mellemdæk nr. 5. Da ungmanden med en sæk i favnen trådte ud af indgangen til tonnagebrønden fik han overbalance og styrtede gennem mellemdækslugen, der kun var delvis overdækket, ned i underlasten og pådrog sig et svært kraniebrud. Den tilskadekomne blev i bevidstløs tilstand bragt op fra lastrummet. Efter telegramudveksling med radio-medical, Wellington, blev kursen kl. 16⁴⁸ sat mod Bluff Harbour. D. 7. juli kl. ca. 15⁰⁰ ankom P.N. til Bluff Harbour red, og den tilskadekomne, der stadig var bevidstløs, blev under lægetilsyn bragt i land.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

358. M/S PARAGUAY af København, 4625 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

En mand af besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 16 juli i Antwerpen.

Kl. 11³⁰ gled 3. styrmand på kanten af lugen på mellemdækket i 5-lasten og styrtede ned i underlasten, et fald på ca. 4 m. Den tilskadekomne blev efter undersøgelse hos en læge indlagt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

359. M/Fg. KONG FREDERIK IX af Gedser, 4084 B. R. T. Bygget 1954 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. juli i Grossenbrode havn.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 19. juli. Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 21. juli.

Kl. ca. 04³⁰, da færgens stb. jolle efter bådprøve hang i højde med båddækket, skulle en matros fjerne bundproppen. Herunder udløstes slipapparatet, og båden faldt ca. 11 m og ramte vandet, hvorved matrosen slog hovedet mod en tofte og kom alvorligt til skade. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. En efterfølgende prøve viste, at slipapparatet fungerede tilfredsstillende.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til, at slipapparatet udløstes.

360. M/S RENDBJERG af Egersund, 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 24. juli i Thyborøn havn.

Politirapport dat. 27. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. aug.

Kl. ca. 08⁰⁰, da R. lå ved kajen og lastede sildemel, lænede en havnearbejder, der passede spillet, sig ind over dette for at regulere motorens brændstofførsel, men herunder greb en aksel til håndsvinget til spillet fat i den pågældendes tøj og halede ham ind i spillet, hvorved han fik højre arm kvæstet. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance straks efter kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at håndsvinget på grund af dæksmotorens vibrationer ubemærket var kommet i indgreb med spillet.

361. M/S INGER THOLSTRUP af Middelfart, 211 B. R. T. Bygget i 1956 af stål.

En mand af besætningen kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 25. juli i Nexø havn.

Søforklaring og søforhør i Nexø d. 25. juli. Politirapport dat. 25. juli.

Kl. 06⁵⁰, da I.T. var ved at lægge til kaj i Nexø havn, skulle en mand af besætningen tage en tøm om en pullert på skibets bak med en wire, der var fastgjort i land, for at tage farten af skibet. Herunder kom hans venstre ben i klemme mellem pullert og wire. Motoren beordredes straks fuld kraft bak; men da koblingen havde sat sig fast, kom manøvren ikke til udførelse, og den pågældende fik benet klippet over lige over vristen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

362. M/S KNØSEN af Odense, 86 B. R. T. Bygget 1924 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 1. aug. i Fredericia havn.

Politirapport dat. 1. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. aug.

Kl. ca. 02³⁰, da K. lå fortøjet til kaj i Fredericia havn, fandtes skibets fører — sætteskipper Erik Børge Jensen af Fredericia — bevidstløs på dørken i motorrummet, der var fyldt med udstødsgas. Motoren, der var igang, stoppedes, hvorefter føreren bragtes op på dækket, og oplivningsforsøg blev foretaget. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende kørt til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden uden at være kommet til bevidsthed. Ved en undersøgelse i motorrummet fandtes startpatronholderen til midterste cylinder liggende på dørken.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at startpatronholderen ved start af motoren er blevet udslyngt, hvorefter forbrændingsprodukterne hurtigt har fyldt motorrummet gennem åbningen i cylinderen.

363. M/S TUNGUFOSS af Reykjavik.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 15. aug. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. aug. Politirapport dat. 15. aug.

Kl. ca. 11⁴⁵, medens T. lastede kalk i sække ved Asiatisk Plads, gik en havnearbejder, der betjente agterste bb. spil, om foran for spillet, der var anbragt på en platform ca. 2 m over dækket, for at se ned. Herunder fik han overbalance og faldt ned på dækket. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

364. M/S MEXICAN REEFER af Esbjerg, 3947 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 25. aug. i Nakskov.

Politirapport dat. 25. aug.

Kl. ca. 08⁰⁰, da en mand af besætningen skulle ned ad lejderen i underste lastrum, greb han fat i en jernskål, som var løst anbragt ved lugekarmen; hvorved han mistede balancen og faldt ca. 4 m ned i underlasten. Den tilskadekomne, der havde brækket højre skinneben, blev i en tiltaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

365. Stf. TRAFIK af Frederiksværk, 39 B. R. T. Bygget 1892 af eg. På stenfiskeri i Østersøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 25. aug. i Østersøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. aug. Politirapport dat. 25. og 26. aug. og 9. sept.

Kl. ca. 19⁰⁰, da T. under en svag VSV.-lig brise lå forløjet ved et bundgarnsstade ca. 1 sm. ØSØ. for Fakse Ladeplads med dykker Kajs Oskar Kragh Jensen af København arbejdende på 8—9 m vanddybde, blev en 3—400 kg tung sten, der ved hjælp af spillet var blevet løftet op fra havbunden, landet i lastrummet oven på en del andre sten. Umiddelbart efter opdagedes det, at dykkerens luftslange, hvoraf en del havde været lagt ned i lastrummet, var kommet til at ligge under den netop landede sten og ikke lod sig hale fri. Det forsøgtes forgæves med spillet at løfte stenen fri af luftslangen, idet spilwiren var kommet i bekneb mellem spiltromlen og aksellejet. Efter 5—10 minutters forløb blev dykkeren hevet indenbords ved hjælp af luftslangen, og dykkerhjælmen fjernedes. T. sejlede nu til Fakse Ladeplads, hvorefter den forulykkede i en ambulance kørt til hospitalet, hvor man konstaterede, at døden var indtrådt. En senere undersøgelse viste, at luftslangen var brudt, og at der i dykkerhjelmens nakkeventil fandtes en lille sten, som forhindrede lukning af ventilen.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

366. Ff. MORNING STAR af Tofte, 75 B. R. T. Bygget 1940 af fyr. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 28. aug. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. aug.

Kl. 06⁰⁰, da M.S. under trawlfisken befandt sig på ca. 66°00'N. 7°40'V., var en mand af besætningen i færd med at hale redskaberne ind ved hjælp af et spil. Herunder blev en flig af hans olietøj af vinden ført ind mellem trossen og spilkoppen. Inden det lykkedes at stoppe spillet, blev den pågældende trukket med spilkoppen rundt to gange. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig svære kvæstelser, blev kl. ca. 20⁰⁰ bragt til hospitalet i Thors-havn.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

367. M/S REYKJAFLOSS af Reykjavik, 2553 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 13. sept. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. sept.

Kl. ca. 10⁴⁵, da R. lå forløjet ved Asiatisk Plads og lastede aluminiumsrør gennem I-lugen, der kun var halvt afdækket, fik en havnearbejder, der opholdt sig på mellemdækket for at styre slængene, en hånd i klemme mellem rørenderne på et slæng, der var kommet i stærk svingning, og forskottet. Den pågældende, der havde fået kvæstet hånden, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

368. Ff. KENIE af Frederikshavn, 29 B. R. T. Bygget 1958 af eg. På fiskeri i Nordsøen.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. sept. i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. sept.

Kl. ca. 17⁴⁵, da K. under fiskeri befandt sig i Nordsøen, snublede en fisker, der passede indhivningen af voddet, og blev af vodlinen trukket med spilkoppen rundt 3 gange, før det lykkedes at få spillet standset. K. blev sejlet til Thyborøn, hvor en ambulance bragte den pågældende, der havde fået begge ben kvæstet, til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

369. M/S CLARY THORDÉN af Uddevalla, 4848 B. R. T.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20. sept. i Københavns havn.

Politirapport dat. 20. sept.

Kl. ca. 11⁵⁵, da C.T. lå fortøjet ved kaj i Frihavnen kom en havnearbejder der var beskæftiget med pålægning af fryseluger, i klemme mellem to luger, der var opstablet på forkant af lugen, og en luge, der var løftet i spilwiren. Den pågældende, der havde fået brækket venstre ben, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

370. SM. MARIE af Kerteminde, 73 B. R. T. Bygget 1901 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 22. sept. i Kerteminde havn.

Politirapport dat. 22. sept.

Kl. ca. 16¹⁵, da M. lå fortøjet til kaj og lossede kævler, var en kævle under ophivning fra lasten. Herunder tørnede dens ene ende hårdt mod en mand af besætningen, som opholdt sig i lugen og fik venstre ben i klemme mellem kævlen og lugekarmen, hvorved der fremkom et stærkt blødende kødsår. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til sygehuset.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

371 S/S ARIADNE af Helsingfors, 2699 B. R. T.

En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde d. 10. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 10. okt.

Kl. ca. 10⁴⁵, da A. lå fortøjet ved kaj i Frihavnen og lastede acrylplader i kasser, gled en havnearbejder under nedfiringen af et slæng og fik højre fod ind under kasserne, hvorved foden kvæstedes. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

372. Ff. GULBERG af Vestmanhavn, 795 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 17. okt. i Davis Strædet.

Søforhør i Vestmanhavn d. 8. nov.

Kl. 12⁰⁵, da G. under en frisk NØ.-lig brise med høj sø fiskede på 22—23 fv. vand ca. 19 sm. VNV. for Håbets Ø, skulle dæksmand Martin Johannesen af Vestmanhavn låse wirene fra trawlet, der lige var sat, ved hjælp af en blok, der var fastgjort i en kæde udenbords på stb. låring. Herunder fik trawlet hold i bunden, og samtidig tog fartøjet en svær sø ind over lønningen. Da søen var væk, fandtes den pågældende hængende livløs over lønninge med åbent kraniebrud. G. sejlede til Godthåb, hvortil skibet ankom kl. 15⁴⁰. Den tilskadekomne var da død.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende under arbejdet med blokken er blevet ramt af denne.

373. M/S UMANAK af København, 2318 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde d. 17. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 17. okt.

Kl. ca. 09⁴⁵, da U. lå fortøjet ved kaj ved Grønlandsk Handels Plads, fik en havnearbejder en egeplanke, som han var ved at flytte, ned over den ene fod, hvorved han fik et brud i stortåen. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

374. M/S UMANAK af København, 2318 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 18. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 18. okt., Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. okt.

Kl. 11²⁵, da U. lå ved Grønlandske Handels Plads, blev en skærstok, der lå på dækket, løftet i en enkelt wire, der var lagt om skærstokkens midte. Under løftningen fiskede den ene ende af skærstokken en presenning, hvorved skærstokken kom i svingning og ramte en mand, der havde til opgave at styre skærstokken, over venstre fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

375. Pram F.B. 9 af København.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. okt. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. okt.

Kl. 07¹⁰, da F.B. 9 lå fortøjet langs siden af et skib og lastede træ fra dette, ramte et slæng, der var under nedfiring i lastrummet, en langskibs skærstok, der var blevet løftet ud af sporene og faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken ikke var sikret.

376. Ff. SIDON af Hvide Sande, 15 B. R. T. På fiskeri i Nordsøen.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 22. okt i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. aug. Politirapport dat. 25. aug. Søforhør i Ringkøbing d. 6. nov.

Kl. ca. 11³⁰, da S. befandt sig ca. 35 sm. V.t.S. af Hvide Sande, fik fisker Vagn Sloth Christensen, der var beskæftiget med indhivning af liner, højre hånd i klemme mellem linerne og spiltromlen. Inden et tililende medlem af besætningen fik stoppet spillet, var den pågældende trukket med spillet 3—4 gange rundt. Linerne kappedes, og den forulykkede bragtes til sygehuset i Ringkøbing, hvor det konstateredes, at døden var indtrådt.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

377. M/S INDIA af København, 9749 B. R. T. Bygget 1930 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 13. nov. i Tsingtao, Kina.

Søforhør i København d. 10. feb. 1959.

Kl. 21³⁰, da I. lå fortojet ved kaj og lossede, hørtes et brag fra maskinrummet. Umiddelbart efter fandtes donkeymand Børge Kristensen liggende dræbt på dørken i maskinrummet. En undersøgelse viste, at svinghjulet på en hjælpemotor var sprængt, og at et stykke af svinghjulet havde ramt den pågældende, der tilsyneladende var blevet dræbt på stedet. Stykker af det sprængte svinghjul havde slået hul i skibssiden lige over vandlinien og forrettet en del skade i maskinrummet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den forulykkede har villet stoppe motoren, men herunder har drejet oliereguleringshåndtaget den forkerte vej, hvorved motoren, der var ubelastet, er løbet løbsk.

378. M/S MARIT MÆRSK af København, 6332 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 17. nov. i Baltimore havn.

Søforklaring i New York d. 25. nov.

Kl. ca. 09³⁰ fandtes skibstømrer Haakon Kristensen af Skudeneshavn liggende på bunden af nr. 5 underlast. Den tilskadekomne, der må formodes at være faldet ned fra underste mellemdæk, var ved bevidsthed, men kunne ikke tale. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor han senere afgik ved døden.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

379. M/S PILICA af Stettin.

En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde d. 18. nov. i Københavns havn.

Politirapport dat. 18. nov.

Kl. ca. 10³⁰, da P. lå fortojet ved Islands Brygge og lossede hessian i baller, greb en balle, der var under ophivning, fat i en jernplade og svingede rundt, hvorved den ramte en havnearbejder, som fik lettere hudafskrabninger. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

380. M/S Selandia af København, 8454 B. R. T. Bygget 1938 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 20. nov. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. nov. Politirapport dat. 20. nov.

Kl. ca. 11⁰⁰, da S. lå fortojet ved Orientkaj, var en motormand beskæftiget med at aftage stempelstangsmøttriken i krydshovedet på cylinder nr. 1. Den pågældende stod på en tværskibs planke, der hvilede på 2 mellem maskinstativerne anbragte langskibsplanker. Den tværskibs planke gled ned fra den langskibs planker, og motormanden styrtede ned i krumtapgraven — et fald på ca. 3 m. Den pågældende, der fik brud på rygsøjlen, blev i en tilkaldt ambulance bragt på hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

381. M/S NORDPOL af København, 4919 B. R. T. Bygget 1955 af stål.

En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 24. nov. i San Francisco havn.

Søforklaring i London d. 5. jan. 1959.

Kl. ca. 13¹⁵, da havnearbejderne afdækkede luge nr. I, fandtes maskinassistent Poul Richardt Christian Witson van Dends, der havde været beskæftiget med at efterse elektriske kabler mellem maskinrummet og lasten, liggende bevidstløs på bunden af nr. I underlast. En læge tilkaldtes og konstaterede, at døden var indtrådt.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede er faldet fra mellemdækket ned i underlasten.

382. M/S RUYSDAEL af London.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 2. dec. i Københavns havn.

Politirapport dat. 2. dec.

Kl. ca. 03⁴⁰, da R. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede soyabønner, blev en losse-spand flyttet ved hjælp af skibets spil. Herunder kom en havnearbejder i klemme mellem spand og lugekarm. Den pågældende fik lettere hudafskrabninger på venstre ben og blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

383. M/S TAMESIS af Tønsberg, 6749 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 7. dec. i Københavns havn.

Politirapport dat. 7. dec.

Kl. ca. 20¹⁰, da T. lå fortøjet ved pakhus nr. 17 i Frihavnen og lossede råjern, blev en længe bestående af ca. 2 tons råjern opstallet på en bakke hevet op.. Da længen var fri af lugen og skulle svinges ud over stb. side, var de to lossewirer snoede, hvorfor længen kom i svingninger. 3—4 råjernsbaner faldt ned i lasten, hvor en af dem ramte en havnearbejder, der fik hjernerystelse. Den tilskadekomne bragtes til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

384. M/S TJALDUR af Thorshavn, 2661 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 12. dec i Københavns havn.

Politirapport dat. 12. dec.

Kl. ca. 09⁴⁵, da T. lå fortøjet ved Asiatisk Plads og lastede øl i kasser, hang en bakke med 30 kasser øl à 43 kg over 1-lugen i løberen til stb. spil, der stod stille. En på løberen opstået kinke rettede sig nu ud, hvorved bakken sænkedes ca. $\frac{1}{2}$ m og ramte lugekarmen. Herved faldt 4—5 kasser ned i lastrummet, og en kasse strejfede en havnearbejder over ryggen. Den pågældende blev i en tilkaldt ambulance bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

385. SM. AGNETHE af Odense, 65 B. R. T. Bygget 1898 af eg.

En mand dræbt ved et ulykkestilfælde d. 26. dec. i Københavns havn.

Politirapport dat. 26. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. dec.

Kl. ca. 10⁰⁰, da A., der var fortøjet langs siden af israelsk M/S „ASHDOD“, lossede cement til nævnte skib, knækkede stroppen i en lossekøje under ophivning med ca. 25 sække cement. og sækkene faldt ned i lastrummet, hvor de ramte A.s fører, som dræbtes på stedet. I en tilkaldt ambulance blev den dræbte kørt til hospitalet.

386. Motorpassagerbåd ÓLAVUR af Vestmanhavn, 14 B. R. T.

En mand omkommet ved et ulykkestilfælde d. 29. december.

Politirapport dat. 29. dec. Søforklaring og søforhør i Vestmanhavn d. 30. dec. og d. 17. jan. 1959.

Kl. ca. 08⁴⁵, da Ó. under en stiv VSV.-lig kuling ankom til Fritaklet efter passagerer, var det på grund af højvande og svære dønninger umuligt for Ó. at gå ind til anløbsbroen, hvorfor passagererne skulle befordres ud til Ó. med robåd., Da robåden for anden gang lå ved anløbsbroen, og der var kommet 2 personer om bord, løftedes robådens agterende af en bølge op på anløbsbroen. Da bølgen trak sig tilbage, faldt robåden ned fra broen, fyldtes med vand og kæntrede. Ó. gik så tæt ind til kysten som muligt og reddede 3 af de 4 personer, som havde været i robåden.

Anm. 1. Den omkomne var: sømand Karmal Sigfred Olsen af Vestmanhavn.

Anm. 2. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1958 om

søulykker overgået danske skibe.

3. jan. Politimesteren i Køge.
M/S „Hanne Clausen“ af Svendborg grundstødt d. 11. feb. 1957 i Lillebælt.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 27).
H.s vagthavende styrmand vedtaget en bøde på 200 kr for overtrædelse af sømandslovens § 76.
8. jan. Esbjerg søret.
Ff. „Pamela“ af Esbjerg påsejlet et ved kaj liggende fiskefartøj d. 2. sept. 1957 i Esbjerg havn.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 193).
P.s kok, som uden førerens tilladelse foretog forhaling af fartøjet, tildelt en advarsel for overtrædelse af sømandslovens § 76.
7. marts. Sø- og handelsretten.
Pram F.B. 14 af København. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde om bord d. 16. aug. 1956 i Københavns havn.
(Se D.S.U.S. 1956 nr. 317).
F.B. 14.s fører frifundet for overtrædelse af § 1 og § 2 h i bekendtgørelse af 10. marts 1928 angående nærmere forskrifter for laste- og lossemidler m.m.
31. marts. Rønne søret.
SM. „Lis Christ“ af Svendborg grundstødt d. 18. juni i Storebælt.
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 280).
L.s fører vedtaget en bøde på 80 kr. for overtrædelse af sølovens § 289, stk. 1.
18. maj. Østre landsret.
Ff. „Kathrine“ af Lohals og Ff. „Esther“ af Rønne kollideret d. 22. sept. 1955 i Østersøen.
(Se D.S.U.S. 1955 nr. 227 og 228).
Efter at K.s fører ved Frederikssund søret d. 27. feb. 1957 var blevet frifundet, begærede handelsministeriet sagen indbragt for Østre landsret, hvor føreren blev idømt en bøde på 500 kr. for overtrædelse af sølovens § 223.
27. maj Politimesteren i Vordingborg.
Ff. „Marichen“ af Vordingborg. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 5. dec. 1957 i Frederikshavn.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 332).
M.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 55, stk. 2.
27. juni. Politimesteren i Sønderborg.
SM. „Lillebælt“ af Assens. Brand om bord i mandskabslukafet d. 17. jan. 1957 i Sarpsborg havn.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 278).
En mand af L.s besætning idømt en bøde på 40 kr. for overtrædelse af § 15 i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe.
26. juli. Politimesteren i Frederikssund.
M/S „Marsk Stig“ af Grenå. En mand og et barn faldet overbord d. 20. dec. 1957 i Hundested havn.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 334).
M.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af § 2 a i bekendtgørelse nr. 55 af 10. marts 1928 angående nærmere forskrifter for laste- og lossemidler m.m.
28. juli. Politimesteren i Frederikshavn.
Ff. „Lis“ af Frederikshavn og lægter under bugsering af M/S „Hekla“ af Nyborg kollideret d. 17. dec. 1957 i Kattegat.
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 220 og 221).
L.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

28. aug. Politimesteren i Lemvig.

Ff. „Florence“ af Lemvig grundstødt d. 25. sept. 1957 ved Jyllands V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1957 nr. 90).

F.s bedstemand vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

F.s kok tildelt en advarsel for samme forseelse.

3. sept. Rudkøbing søret.

Ff. „Marie“ og Ff. „Fortuna“, begge af Bagenkop, kollideret d. 24. marts ud for Bagenkop.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 173 og 174).

F.s fører idømt en bøde på 120 kr. for overtrædelse af sølovens § 289 samt for overtrædelse af § 6, jfr. § 5, i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.

M.s fører idømt en bøde på 130 kr. for overtrædelse af sølovens § 289, samt for overtrædelse af § 6, jfr. § 5, i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.

5. sept. Sø- og handelsretten.

M/S „Korsholm“ af Horsens og Ff. „Deo Volente II“ af Texel kollideret d. 3. maj 1956 i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 154).

K.s vagthavende styrmand frifundet for overtrædelse af sømandslovens § 76.

18. sept. Svendborg søret.

SM. „Morild“ af Svaneke grundstødt d. 15. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 10).

M.s fører idømt en bøde på 150 kr. for overtrædelse af § 1, jfr. § 3, pkt. 3 b, i bekendtgørelse af 25. sept. 1948 om sejlanvisninger for skibe.

1. okt. Frederikssund søret.

M/S „Siri II“ af Svendborg og Ff. „Diana“ af Middelfart kollideret d. 30. jan. i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 159 og 160).

D.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 15, litra c, stk. 1.

4. okt. Sø- og handelsretten.

M/S „Milla“ af København og M/S „Hanne Scarlett“ af Tuborg havn kollideret d. 22. nov. 1955 i Øresund.

(Se D.S.U.S. 1955 nr. 247).

M.s bedstemand frifundet for overtrædelse af sømandslovens § 76.

8. okt. Politimesteren i Nørresundby.

M/S „Morild“ af Svaneke. En mand faldet overbord og druknet d. 14. jan. i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 328).

M.s fører vedtaget en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 55, stk. 2, jfr. § 44, jfr. § 77, samt § 10, jfr. § 72, pkt. 1.

9. okt. Østre landsret.

M/Fg. „Dronning Ingrid“ og M/Fg. „Freja“, begge af Korsør, kollideret d. 4. juli 1957 i Storebælt.

Se D.S.U.S. 1957 nr. 169 og 170).

Ministeriet begærede tiltale mod de to færgers vagthavende styrmænd for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16 a.

Ved Korsør sørets dom af 16. juni blev begge tiltalte frifundet. Dommen blev af handelsministeriet påanket for Østre landsret, hvor hver af de tiltalte blev idømt en bøde på 300 kr.

6. nov. Østre landsret.

SM. „Vera Mortensen“ af Frederiksværk påsejlet oliekaej i Odense havn, anlægsbro ved lystbådehavnen på Stige ø samt lystfartøj „Viking“ af Svendborg natten mellem d. 25. og 26. juni 1957.

(Se D.S.U.S. 1957 nr. 167).

V.s fører blev ved Odense byret d. 2. juni idømt en bøde på 1500 kr. for overtrædelse af sølovens § 223, desuden nedlagdes der påstand om, at føreren i medfør af sølovens § 289, stk. 3, frskendtes retten til at føre skib for et tidsrum af ikke under 6 måneder.

Dommen blev af anklagemyndigheden indanket for Østre landsret, som stadfæstede byrettens dom samt frakendte tiltalte retten til at føre skib for et tidsrum af 6 måneder fra denne doms afsigelse.

Der fandtes ikke tilstrækkelig anledning til at frakende tiltalte retten til at gøre tjeneste som styrmand.

9. dec. Vestre landsret.

Ff. „Lætores“ af Esbjerg påsejlet af tysk trawler „Oscar Schultze“ af Bremerhafen d. 6. marts 1957, medens „Lætores“ lå til ankers i Nordsøen.

(Se D.S.U.S. 1957 nr. 138).

L.s fører blev ved Esbjerg søret d. 31. okt. 1957 frifundet for overtrædelse af anordning af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe samt for overtrædelse af § 6. jfr. § 5, i lov nr. 118 af 28. marts 1951 om forholdsregler til skibsfartens betryggelse.

Dommen blev af anklagemyndigheden indanket for Vestre landsret, som stadfæstede sørettens dom.

15. dec. Politimesteren i Hjørring.

Ff. „Stinne Vang“ af Thyborøn og M/S „Racken“ af Karlstad kollideret d. 19. feb. i Skagerak.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 177).

S.s fører idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 289, jfr. § 40, samt anordning af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

S.s bedstemand idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

22. dec. Færøernes ret.

Ff. „Sjóborgin“ af Vestmanhavn og Ff. „Elisabeth“ af Sandevåg kollideret d. 7. juni 1957 i Nordhavet.

(Se D.S.U.S. 1957 nr. 162 og 163).

S.s fører idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

E.s fører idømt en bøde på 100 kr. for samme forseelse.

29. dec. Statsadvokaten i Ålborg.

SM. „Lone“ af Hadsund påsejlet svensk robåd uden navn d. 2. okt. 1956 ved Sveriges V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1956 nr. 186).

L.s fører blev ved mariager søret d. 19. nov. 1957 frifundet for tiltale efter sølovens § 289, men blev idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af samme lovs § 40.

Politimesteren i Kalundborg.

Ff. „Delfinen“ af Havnsø. Eksplosion om bord d. 22. juli 1957 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1957 nr. 295).

D.s bedstemand idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af § 15 i lov nr. 117 af 28. marts 1951 om tilsyn med skibe.

Politimesteren i Randers.

SM. „Ariel“ af Tunø kollideret med robåd uden navn d. 28. juli på Randers fjord.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 208).

A.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289, jfr. anordning nr. 120 af 11. april 1953 om udkigstjeneste i danske skibe.

TABEL A

Art og antal af de for året 1958 opførte søulykker eller søskader.

Søulykkens Art	Danske skibe																		Fremmede skibe	Ialt	Antal omkomne																	
	Årsag																				Danske skibe					Fremmede skibe												
	Vejrforhold, strøm tåge og andre naturårsager		Andre besætningen utilregnelige årsager		Mangler ved skib eller udrustning		Manglende eller utilstrækkelig udgik		Undladelse af at benytte loddet		Overlastning eller utilbørlig lastning		Skødesløs navigering		Andre fejl eller forsømmelser		Ukendt eller uopklaret				SM	S/S og M/S		Tilsammen	SM	S/S og M/S		Tilsammen	Ialt									
																														SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S	SM
Grundstødning	36	10	7	6	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	11	4	3	7	12	44	73	71	—	—	—	—	—	—	2									
Kollision, påsejling o. l.	17	14	8	1	—	—	9	4	—	—	—	—	—	—	25	8	13	15	—	2	72	44	1	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	—		
Tønet under- vandshindring .	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Kæntring	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	
Sprunget læk	8	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	9	4	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	
Maskinhavari	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	5	8	—	—	—	—	v	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Andre havarier	7	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	3	—	—	1	13	3	8	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	
Brand	1	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	1	1	—	1	10	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Forsvundet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Minesprængning o. l. krigsårsag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Overbordfald	3	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5	4	5	—	—	4	—	9	—	—	—	—	—	—	—	9	—	
Andre ulykkestilfælde. ...	2	1	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	—	3	—	14	17	34	7	—	7	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	
Ialt	76	31	41	22	—	—	9	4	1	—	1	—	3	—	46	21	22	33	12	64	211	175	25	—	20	—	45	—	2	—	—	—	—	—	2	—	47	—

Samlet antal opførte søulykker = 386

TABEL B

Art og antal af de i året 1958 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	1	7	—	—	1	7
Kollision	3	72	—	—	3	72
Kæntring	1	99	—	—	1	99
Brand	—	—	—	—	—	—
Forsvundet	1	169	—	—	1	169
Krigsskade	—	—	—	—	—	—
Andre årsager	4	246	1	2990	5	3236
Ialt	10	593	1	2990	11	3583

TABEL C

Danske og fremmede skibes grundstødninger m.m. i året 1958 på danske kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv				
	Strandinger m. m.				Tilsammen	Strandinger m.m.				Ialt		Danske	Fremmede	Ialt		
	uden forlis		med forlis			uden		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)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen)	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde)	13	—	—	—	13	1	4	1	—	6	19	—	2	—	2	—
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grønsen)	2	1	—	—	3	—	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—
Limfjorden	2	1	—	—	3	—	4	—	—	4	7	—	—	—	—	—
Læsø	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—
Anholt	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Fyns nordkyst m. Samsø	6	—	—	—	6	1	3	—	—	4	10	—	—	—	—	—
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg)	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Fyns østkyst m. Langeland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Farvandet syd for Fyn	4	1	—	—	5	1	3	—	—	4	9	—	—	—	—	—
Ærøs syd- og sydvestkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sjællands vestkyst m. Sprogø	1	—	—	—	1	—	3	—	—	3	4	—	—	—	—	—
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø	7	—	—	—	7	—	4	—	—	4	11	—	—	—	—	—
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager	1	4	—	—	5	—	6	—	—	6	11	—	—	—	—	—
Saltholm	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—
Middelgrund	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet)	7	5	—	—	12	2	8	—	—	10	22	—	—	—	—	—
Lolland-Falsters syd- og vestkyst	1	—	—	—	1	2	3	—	—	5	6	—	—	—	—	—
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bornholms syd- og vestkyst ..	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—
Bornholms nord- og østkyst ..	—	—	1	—	1	3	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—
Ialt	48	13	2	—	63	11	44	1	—	56	119	—	2	—	2	—

ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
Adi, Odense, SM.	210	Cito, Marstal, SM.	102
Adi, Svendborg, SM.	41	Clary Thordén, Uddevalla, M/S	369
Adolph, Stege, S/S	79	Claus Erik, Hamburg, M/S	125
Aetna, Hundested, Ff.	179	Clemens, Århus, SM.	8
Agnes, Skagen, Ff.	51	Clytia, Holbæk, SM.	93
Agnes Louise, Våg, Ff.	228	Codan, Ålborg, Ff.	2
Agnethe, Odense, SM.	385	Colombia, København, M/S	64
Aja, Göteborg, Lf.	77	Cometa, Bergen, M/S	37
Albatros, København, SM.	123, 297	Concordia, København, S/S	70
Albert, Lohals, SM.	22	Contact, Delfzijl, M/S	154
Alberta, Marstal, SM.	269		
Alfred Hinch, Hamburg, M/S	17	Dagny, Nordvik, M/S	57
Alva, Ålborg, SM.	136	Dana, Svendborg, SM.	351
Andrea, Egernsund, SM.	306	Danmark, Skagen, Ff.	33
Andros, København, M/S	344	Dannebrog, København, Ff.	95
Anna, Ålborg, SM.	261	Dannebrog, Odden havn, Ff.	127
Anna Marie, Skærbæk, Ff.	211	Delfia, Marstal, SM.	13
Anna Willy, Vejle, SM.	217	Denich, Hvide Sande, Ff.	190
Ann Charlott, Bremen, M/S	24	Diana, Hundested, Ff.	160
Antiope, Panama, M/S	310		
Argentina, København, M/S	304	Ebba, Skagen, Ff.	172
Ariadne, Helsingfors, S/S	371	Edelweis, Esbjerg, Ff.	265
Ariel, Tunø, SM.	208	Edith, Stubbekøbing, SM.	16
Arkansas, København, M/S	327	Edith Damgaard, Mariager, SM.	137
Arnold, Haren am Ems, M/S	281	Egin, Rønne, SM.	62
Arron, Rotterdam, M/S	45	Ejner, Tårs, SM.	214
Astrid II, Orth, M/S	274	Elka, Skælskør, SM.	271
Atlantsfarid, Klaksvig, Ff.	232	Elly, Knudby pr. Løgstrup, Ff.	295
		Elmshorn, Elmshorn, M/S	105
Balka, Rønne, SM.	133	Else Nielsen, København, S/S	63
Bambi, Skagen, Ff.	151, 171	Else Skou, København, M/S	176
Barbara, Groningen, M/S	4	Elvira, Flensburg, Lf.	88
Basto, Haugesund, M/S	119	Emilia, Nykøbing M., SM.	85
Beja, Delfzijl, M/S	91	Emma, Rønne, SM.	299
Bellona, Ålborg, M/S	348	Erich Hannecker, Rostock, Ff.	21
Bente, Aså, Ff.	138	Erika Dan, Esbjerg, M/S	101
Bes, Marstal, M/S	290	Erna, Svendborg, SM.	263
Bestevaer, Rotterdam, M/S	103	Esta Muff, Esbjerg, Ff.	302
Beth, Svendborg, SM.	32	Eystnes, Skåle, SM.	157
Bibbi, Troense, M/B	235		
Birgit, Århus, Ff.	309	Fagranes, Tangisvåg, Ff.	289
Bjørn, Skagen, Ff.	254	Fauna, Århus, SM.	97
Blitz, Hamburg, M/S	72	Fenja, København, M/S	248
Bokul, Gudhjem, SM.	40	Fiona, Klintholm, Ff.	221
Borgland, Oslo, M/S	354	Fortuna, Bagenkop, Ff.	173
Brattingsborg, København, S/S	293	Fortuna, Skagen, Ff.	332
Brynica, Gdynia, S/S	48	Fram III, Sønderborg, Ff.	168
Bunker Esso, København, M/S	56	Fram IV, Sønderborg, Ff.	169
Burgundia, Rønne, SM.	303	Franz, Haren am Ems, M/S	113
		Fredericia, Kolding, M/S	324
Carl, Nakskov, S/S	165	Frem, Åbenrå, SM.	218
Caroline, Vejle, SM.	71	Frennenæs, Svaneke, SM.	199
C. E. Krarup, Korsør, M/S	65	Freyapaket, Ærøskøbing, SM.	251
Ceresio, Marstal, M/S	46, 143, 180	Fugloy, Klaksvig, Ff.	286
Christen Bank, Esbjerg, Ff.	250	Fyrskib nr.13, København	223

	Nr.		Nr.
Gaarden, Kiel, M/S	242	Jylland, Kalundborg, M/S	156, 161
Gertrud Kathrine, Sæby, SM.	35	Jylland, Middelfart, SM.	273
Gertrud Torm, København, M/S	341	Jytka, Horsens, SM.	108
Gray, Odense, SM.	107	Jørgen Vesta, Svendborg, M/S	182, 259
Greenland, Esbjerg, Ff.	132		
Gretchen, Hamburg, SM.	134	Kaja Munck, Hirtshals, Ff.	182
Gretha, Hirtshals, Ff.	183	Kally, Stubbekøbing, SM.	58
Grollen, Marstal, SM.	238	Karina, Esbjerg, Ff.	329
Gulberg, Vestmanhavn, Ff.	372	Karla, Ballen, SM.	285
Gunhild Torm, København, M/S	227	Karna Dan, Esbjerg, M/S	282
Gyda Torm, København, S/S	287	Kenie, Frederikshavn, Ff.	368
		Ketty, Bandholm, SM.	311
Hamburg, Hamburg, M/S	68	Kidholm, Kolding, Ff.	298
Hammerslet, Svaneke, SM.	314	Kirsten, Egersund, SM.	76
Hanne Kruse, Malmö, S/S	90	Klara, Strandby, Ff.	262
Hanne Scarlett, Tuborg havn, M/S	244	Knud, Assens, SM.	104
Hans, Haren am Ems, M/S	142	Knud Pedersen, Kolding, Ff.	313
Hansa, Bergen, M/S	9	Knudsen, Odense, M/S	362
Hansine III, Frederikshavn, Ff.	278	Kong Frederik IX, Gedser, M/S	353
Hans Jørgen, Haderslev, SM.	239	Kon-Tiki, Groningen, M/S	359
Hans P. Carl, København, S/S	292	Kosak, Skagen, Ff.	38
Harald, Hobro, SM.	215	Kronprinsesse Ingrid, Esbjerg, M/S	230
Haraldur, Klaksvig, Ff.	307	Kvik, Klaksvig, SM.	322
Haulerwijk, Rotterdam, M/S	29		158
Havet, Rønne, Ff.	146		
Havgasin, Våg, Ff.	338	Lene, Nordby, Fanø, Ff.	296
Hebron, Skagen, Ff.	195	Lene Marie, Vang, SM.	75
Heimdal, Svendborg, SM.	11	Let, København, Motorbåd	320
Helene Clausen, Åbenrå, M/S	61	Libra, Odense, SM.	18
Helle Bjerrum, Esbjerg, Ff.	226,	Lidan, Lidkøbing, SM.	99
Hera, København, Lf.	82	Lildstrand, Esbjerg, Ff.	317
Herbrand, København, M/S	150, 240	Lillian Cord, København, S/S	185
Herman, Skive, SM.	130	Lillebælt, Assens, SM.	253, 339
Herman Hans, Hamburg, M/S	12	Lilleklint, København, M/S	212
Himmerland, København, M/S	225	Linda Scarlett, København, M/S	291
Hinrich Ahrens, Bremen, M/S	94	Lis, Marstal, SM.	234
Horisont, Esbjerg, Ff.	347	Lisa, Hamburg, M/S	349
Hvidbjerg, Vejle, M/S	246	Lis Christ, Rønne, SM.	280
Högafossur, Sandevåg, Ff.	233	Lizzie, Saltangará, Ff.	224, 283
		Lovisa Gorthon, Helsingborg, M/S	131
Ida, Krautsand, M/S	55	Lucas M., Delfzijl, M/S	1, 47
Ilse Clausen, Kolding, M/S	69	Luna, Århus, SM.	52
Immanuel, Ringkøbing, Ff.	346		
India, København, M/S	377	Madog, tysk, M/S	80
Inga Dahl, Esbjerg, Ff.	204	Magda, Marstal, SM.	110
Inga Marie, Esbjerg, Ff.	333	Maine, København, M/S	345
Inge, Gedser, SM.	5	Malaya, København, M/S	312
Inge, Rønne, SM.	98	Manchuria, København, M/S	207
Inge Lene, Ålborg, SM.	222	Marconi, Frederikshavn, Ff.	275
Ingerseks, Bergen, M/S	73	Maren Cord, København, S/S	264
IngerTholstrup, Middelfart, M/S	361	Margit, København, M/S	106
Irene Clausen, Kolding, M/S	117	Margot, Århus, SM.	213
Iris Thy, Marstal, SM.	186, 219	Marian H., Rotterdam, M/S	140
Irmgard, Hamburg, SM.	124	Marie, Bagenkop, Ff.	174
		Marie, Grenå, SM.	141
Jan, Århus, SM.	66	Marie, Hamburg, M/S	128
Jan, Sønderborg, Lf.	241	Marie, Kerteminde, SM.	370
Jane, Nørresundby, SM.	114	Marie Boye, Marstal, M/S	206
Jane Jørgensen, Hirtshals, Ff.	49	Marita, Haren am Ems, M/S	120
Jens Juhl, Nykøbing M., SM.	122	Maritana, Våg, Ff.	92
Jesanna, Egersund, SM.	266,	Marite, Tverå, Ff.	196
Joliot Curie, Warnemünde, Ff.	53	Marit Mærsk, København, M/S	378
Jonna Birthe, Egersund, SM.	325	Matador, Hamburg, M/S	50
J.S.Fleischer, København, M/S	167	May-Britt, Ålborg, SM.	34

	Nr.		Nr.
Mc-Kinney Mærsk, København, M/S	331	Seefalke, Hamburg, M/S	36
Mette Knak, Skagen, Ff.	100	Seestern, Kiel, Lf.	78
Mexican Reefer, Esbjerg, M/S	364	Selandia, København, M/S	380
Mildred Cord, København, S/S	189	Selma Thordén, Uddevalla, M/S	355
Milla, København, M/S	178, 342	Shell I, København, M/S	42
Minoris, Skagen, Ff.	30	Sidde, Bagenkøp, Ff.	330
Miranda, Sønderborg, Lf.	243	Sidon, Hvide Sande, Ff.	376
Mispah, Göteborg, SM.	109	Signe Tholstrup, Middelfart, M/S	260
Mjølner, Nakskov, S/S	166	Silja Dan, Esbjerg, S/S	164
M. Møllerup, Lemvig, Ff.	198	Silpann, Skagen.Ff.	152
M. Møllerup, Thyborøn, Ff.	350	Siri II, Svendborg, M/S	159
Monika, Midskov, Ff.	252	Sival, Ålborg, SM.	6
Monterico, Monrovia, M/S	336	Sjóborgin, Vestmannaeyri, Ff.	308
Moremacrio, New York, S/S	3	Sjurdur, Våg, Ff.	229
Morild, Svaneke, SM.	10, 328	Skanseodde, Fredericia, M/S	111
Morning Star, Tofte, Ff.	366	Smålandshavet, Femø.M/S	26
Munin, København, M/S	301	Sonja, Kirkesund, SM.	59
		Spigerborg, København, M/S	129
Nellie, Tårnbæk, Lf.	86	Standard, Göteborg, M/S	7
Neptun, Nekso, Ff.	54	Stense, Hernösand, M S	15
Nordan, Klaksvig, Ff.	316	Stinne Vang, Thyborøn, Ff.	177
Nordbornholm, Nekso, M/S	193	Strynø København, M/S	294
Nordhavn, København, S/S	236	Superiority, London, M/S	89
Nordholm, København, M/S	191	Susanna Skou, København, M/S	202
Nordpol, København, M/S	381	Svanen, Rømmø, Ff.	335
Nordshell, København, M/S	27, 28	Svanø, Stockholm, S/S	340
		Svennevik, Mandal, MS	96
Oda, Ålborg, pram	337	Sydney Breeze, Hongkong, M/S	323
Odin, Odense, uddybningsfartøj	268	Søren Larsen, Nykøbing M., SM.....	121
Olaf, Koperovik, S/S	112		
Olan, Lemvig, Ff.	147	Talisman, Tønsberg, MS	352
Olavur, Vestmannaeyri, motorbåd	386	Tamesis, Tønsberg, M/S	383
Olivia Winther, København, M/S	318	Tello, København, M/S	115, 126
		Texas, København, M/S	205
Palme, Rødvig, SM.	277, 319	Th. Adler Svanholm, København, S/S	279
Pan, København, M/S	256	Thaleia, Odense, SM.	315
Panny, Mariehamn, M/S	19	Thekla, Barssel, M/S	343
Paraguay, København, M/S	153, 358	Thora Dan, Esbjerg, M/S	135
Pasch, Marstal, SM.	326	Thurban, Rotterdam, M/S	145
Pegny, Mariehamn, M/S	43	Thyborøn, Lemvig, S/S	249
Perclaus, Rødvig, SM.	276	Tinganes, Thorshavn.Ff.	305
Peter Nielsen, København, M/S	357	Tjaldur, Thorshavn,M/S	384
Pilica, Stettin, M/S	379	Tora, Vejle, SM.	201
Polaris, Skagen, Ff.	200	Tortilla, København, Lf.	87
Polo, Klaksvig, SM.	74	Tove-Lisa, Egernsund, SM.	270
Pram F.B.9, København.....	375	Trafik, Frederiksværk, Stf.	365
		Traly, Tuborg havn, SM.	209
Raun Byberg, Esbjerg, Ff.	197	Tranekjær, Rudkøbing, S/S	356
Rendbjerg, Egernsund, M/S	360	Transport, Dageløkke, SM.	300
Rex, Appingedam, M/S	139	Tungufoss, Reykjavik, M/S	363
Reykjafoss, Reykjavik, M/S	367	Tureby, Kalvehave, M/S	23
Rio, Marstal, M/S	267		
Rita, Aså, Ff.	144	Ulla, Skagen, Ff.	231
Rita, Hasle, SM.	321	Ullalis, Lohals, SM.	67
Ritan, Thorshavn, Ff.	188	Ulla Møller, Esbjerg, Ff.	203
Rodenkirchen, Strohaven, M/S	116	Umanak, København, M/S	272, 373, 374
Rógvukollur, Sørvåg, M/S	334	Uruguay, København, M/S	163
Rolf, København, M/S	81		
Rowan, København, M/S	14	Vanja, Skagen.SM.	181
Ruysdael, London, M/S	382	Varnæs, Åbenrå, M/S	216
		Vendsyssel, Skagen, Ff.	255
Salling, København, M/S	175	Venia, Odden havn, Ff.	155
Sallingsund III, Nykøbing M., M/S	44	Vera, Holbæk, SM.	31
Saturn, Stettin, Lf.	83	Vera, København, M/S	257

Vera, Lemvig, Ff.	Nr. 148	Wincent, Skagen, Ff.	Nr. 247
Vera Mortensen, Frederiksværk, SM.	149 258	Zero, Haugesund, M/S	39
Vesta, Åbenrå, SM.	60	Zeus, Ebeltoft, Ff.	118
Vestfart, Thorshavn, Ff.	187	Zeus, København, M/S	237
Vestland, Hasle, SM.	194	Ziba, Rønne, SM.	220
Vesturleid, Sørvåg, M/S	284		
V. Høyer, Kalundborg, Ff.	162	Ørnen, Sletten, Lf.	84
Via Viola, Hirtshals, Ff.	184		
Victoria, Johnstorp, M/S	170	Motorbåd uden navn, København	245
Vilje, Rønne, SM.	20		
Vørdan, Våg, Ff.	288	Russisk fiskefartøj uden navn	25