

DANSK  
SØULYKKE-STATISTIK

1959

UDGIVET AF  
HANDELSMINISTERIET

*APRIL 1960*

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

Den foreliggende oversigt, der herved offentliggøres af

HANDELSMINISTERIET

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 1959 er der opført 399 søulykker, hvilket er noget mere end i 1958 og 1957, hvor tallene var henholdsvis 386 og 334.

Af danske damp- eller motorskibe er i 1959 4 skibe på ialt 4339 B.R.T. gået tabt. I 1958 og 1957 var tabene af danske damp- eller motorskibe henholdsvis 1 skib på 2990 B.R.T. og 0 skibe.

Tab af sejlskibe med hjælpemaskinkraft udgjorde i 1959 12 skibe på ialt 395 B.R.T. I 1958 og 1957 var de tilsvarende tal henholdsvis 10 skibe på ialt 593 B.R.T. og 16 skibe på ialt 901 B.R.T.

(De forliste skibe er opført som nr. 31, 99, 132, 139, 163, 173, 232, 236, 239, 249, 251, 256, 305, 307, 325 og 326).

I året 1959 har der været ialt 35 tilfælde af brand i danske skibe, nemlig 0 tilfælde i dampskibe, 13 tilfælde i motorskibe, 10 tilfælde i sejlskibe med hjælpemaskinkraft, 9 tilfælde i fiskefartøjer, 2 tilfælde i motorbåde og 1 tilfælde i lægtene.

I året 1959 er 9 menneskeliv gået tabt ved overbordfald. I 1958 og 1957 var de tilsvarende tal henholdsvis 9 og 7.

Der er ialt omkommet 184 personer ved søulykker i 1959, nemlig 73 søfarende og 111 passagerer.

I året 1959 har danske søretter i 23 tilfælde afsagt domme eller afgivet udtalelser om søulykker overgået danske skibe.

Hvor i det efterfølgende intet årstal er anført ved datoen, er året 1959.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord .....	3
Søulykker i 1959:	
Grundstødning .....	5
Kollision, påsejling o. l.....	25
Tørnet undervandshindring .....	43
Kæntring .....	43
Sprunget læk .....	44
Maskinhavari .....	47
Andre havarier .....	49
Brand .....	52
Forsvundet .....	59
Minesprængning o. l. krigsårsag .....	59
Overbordfald .....	60
Andre ulykkestilfælde .....	61
Danske søretters domme eller udtalelser i 1959 om søulykker overgået danske skibe	71
Tabeller indeholder statistiske oplysninger vedrørende søulykker i 1959 74, 75 og	76
Alfabetisk navnerregister .....	77

# SØULYKKER i 1959

## GRUNDSTØDNING

1. M/S BETTY ANNE S af Rotterdam, 499 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Menstad til Assens med salpeter.

*Rørt grunden* d. 1. jan. ved Fyns N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. jan. Søforklaring i Assens d. 3. jan.

Kl. 17<sup>30</sup> passerede B.A.S. S. om bøje 15 i rute 25 (55°43'4 N., 10°44'6 Ø.), hvorefter der styredes rv. 293°. Kl. 17<sup>36</sup> rørte skibet gentagne gange grunden på N.-siden af Falske Bolsax. B.A.S., der blev læk i stb. rendesten, kunne holdes læns ved hjælp af pumperne og fortsatte rejsen til Assens, hvortil skibet ankom d. 2. jan. kl. 01<sup>50</sup>.

2. M/S PIONER af Haren am Ems, 363 B. R. T. På rejse fra Gråsten til Skarrehage i ballast.

*Grundstødt* d. 1. jan. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 2. jan.

Kl. 10<sup>15</sup> grundstødte P. i regnfuldt vejr på grunden Dynen N. for Nørholm Hage. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

3. M/S FREDERICIA af Kolding, 702 B. R. T. Bygget 1930 af stål. På rejse fra København til Fredericia med stykgods og passagerer.

*Grundstødt* d. 9. jan. på Kolding Fjord.

Strandingsindberetning dat. 9. jan. Søforhør i København d. 29. jan.

Kl. 05<sup>34</sup> passerede F. i stille vejr med tæt tåge med maskinen gående halv kraft frem Lødver Odde. Kl. 06<sup>00</sup>, da F. efter bestikket og i henhold til radaren skulle befinde sig ud for Skærren Odde, ændredes kursen til 242°, og maskinen beordredes langsomt frem. Kort efter ændredes kursen til 230°. Kl. 06<sup>05</sup>, da F. skulle befinde sig ved Drejens Odde lystønde, tog skibet pludselig grunden og blev stående. Kl. ca. 21<sup>00</sup> kom F., der stod indenfor de røde koste ved Drejens Odde, flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

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

4. SM. GABRIEL af Hadsund, 61 B. R. T. Bygget af eg. På rejse fra Næstved til Wismar i ballast.

*Grundstødt* d. 9. jan. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 9. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. jan. Søforhør i Grenå d. 19. jan.

Kl. 10<sup>35</sup> passerede G., der gjorde 7,2 knobs fart, under en svag N.-lig brise Ståldyb klokketønde, hvorefter der styredes V.t.S.  $\frac{3}{4}$  S. Kl. 11<sup>15</sup> blev det tåge. Kl. 11<sup>35</sup> sattes motoren på langsomt, og kursen ændredes til SV.  $\frac{1}{2}$  V. Der loddedes  $2\frac{1}{2}$  favne. Kl. 11<sup>50</sup> tog G. grunden ud for Vensholm og blev stående. Kl. 17<sup>45</sup> blev skibet bragt flot af et bjergningsfartøj. En dykkerundersøgelse viste, at skibet havde fået lettere bundskader.

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

5. M/S MARIANNE af Hamburg, 128 B. R. T. På rejse fra Odense med jern.

*Grundstødt* d. 10. jan. i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 12. jan.

Kl. 11<sup>45</sup> grundstødte M. under en frisk VNV.-lig brise med klart vejr og udgående strøm på Harehage. Skibet er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være rorskade.

6. SM. MARIE af Sæby, 60 B. R. T. Bygget 1900 af eg. På rejse fra København til Sæby med stykgods.

*Grundstødt* d. 10. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Sæby d. 14. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 14. jan.

Kl. 17<sup>30</sup> passerede M. under en frisk N.-lig brise med snebyger og SV.-gående strøm Læsø Rende fyrskib. Herfra styredes N. til kl. 18<sup>45</sup>, da kursen ændredes til NNV. Kl. 19<sup>05</sup> tog M. grunden ca. 1 sm. N. for Lyngså og blev stående. D. 11. jan. kl. 06<sup>45</sup> kom M. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen sprang skibet læk.

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

7. M/S CLAUD ERIK af Hamburg, 230 B. R. T. På rejse fra Malmø til Hamburg med stykgods.

*Strandet* d. 12. jan. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 16. jan.

Kl. 21<sup>00</sup> strandede C. E. under en SØ.-lig storm med sne N. for Degneholm. D. 19. jan. kom skibet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at C.E., der havde ligget opankret ud for kysten, drev for ankeret.

8. S/S BISTON af Oslo, 1193 B. R. T. På rejse fra Hålsingborg til Åhus med kunstgødning.

*Grundstødt* d. 13. jan. ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13. jan.

Kl. 19<sup>50</sup> grundstødte B. under en let SV.-lig brise med N.-gående strøm ca. 500 m NØ. for Hellerup lystbådehavn. B. er senere kommet flot.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

9. S/S FLAMINGO af Flensburg, 177 B. R. T.

*Grundstødt* d. 13. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13. jan.

Kl. 02<sup>00</sup> grundstødte F. under en frisk SØ.-lig brise med snebyger på den Ø.-lige side af Drejens Odde. Kl. 10<sup>00</sup> kom F. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være snetykning, og at farvandsafmærkningen ikke var på plads på grund af isforholdene.

10. M/S POSEIDON af Helsinki. 1374 B. R. T. På rejse fra Kotka til Glasgow med stykgods.

*Grundstødt* d. 17. januar på Saltholm.

Strandingsindberetning dat. 19. jan.

Kl. 12<sup>05</sup> grundstødte P. under en jævn S.-lig brise med tåge og S.-gående strøm på Holmetunge ved Saltholm.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

11. SM. ADRIANA af Frederiksværk, 137 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Stralsund til Ålborg med stensalt.

*Grundstødt* d. 19. jan. i Limfjorden.

Politirapport dat. 17. marts. Strandingsindberetning dat. 19. jan.

Kl. 06<sup>00</sup>, da A. under en let SSV.-lig brise med snetykning og Ø.-gående strøm befandt sig ud for Hals havn, besluttedes det at søge ind til Hals havn. Kort efter tog fartøjet grunden V. for havnen og blev stående. Kl. ca. 15<sup>30</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

12. M/S FRIDMARIWALT af Hamburg, 147 B. R. T. På rejse fra Rå til Hamburg Med sten.

*Grundstødt* d. 19. jan. ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. jan.

Kl. 05<sup>30</sup> grundstødte F. i stille vejr med tæt tåge ved Stevns Klint ca. 2 km S. for Bøgeskov. Skibet er senere kommet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

13. Ff. ANNA SOLVEIG af Hou, 9 B. R. T. Bygget 1920. På fiskeri i Kattegat.

*Grundstødt* d. 20. jan. ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 23. jan. Søforhør i Sæby d. 29. jan.

Kl. 18<sup>15</sup> afsejlede A.S. under en jævn S.-lig brise med regnbyer og N.-gående strøm fra fiskeplads lidt S. for Læsø Rende fyrskib. Kursen sattes mod Aså havn. Kl. 18<sup>45</sup> overlod føreren roret til bedstemanden og gik under dæk. Kl. 19<sup>15</sup> tog fartøjet grunden på yderste revle ud for Voerså. Maskinen omstyrede til bak, men herved løsnedes skruen. Sejlet sattes, og det lykkedes at få fartøjet over revlen, hvorefter det kl. ca. 23<sup>00</sup> sattes på grund længere inde på kysten. D. 21. jan. kl. ca. 17<sup>00</sup> kom A.S. flot ved fremmed hjælp.

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

14. M/S IRMGARD af Hamburg. 142 B. R. T. På rejse fra Kolding til Rendsburg.

*Grundstødt* d. 22. jan. ved Fyns V.-kyst

Strandingsindberetning dat. 22. jan.

Kl. 06<sup>30</sup> grundstødte I under en hård SV.-lig kuling med regntykning ved Skjære Klint og blev stående. D. 25. jan. kl. 05<sup>00</sup> kom I. flot ved egen hjælp.

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

15. SM. AMIGO af Gråsten, 140 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Wismar til Åbenrå. med kali.

*Grundstødt* d. 26. jan. ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Åbenrå d. 29. jan.

Kl. 01<sup>30</sup> afsejlede A. fra Wismar industrihavn. Efter at skibet havde passeret den første fyrpæl med hvidt blink om stb., holdtes den næste fyrpæl med hvidt blink om stb. Kort efter — kl. 01<sup>45</sup> — tog A. grunden på V.-kanten af sejllobet og blev stående. Skibet kom samme dag flot ved fremmed hjælp.

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

16. SM. MANØ af Lohals, 123 B. R. T. Bygget 1906 af stål. På rejse fra Wismar til Nykøbing F. i ballast.

*Grundstødt* d. 26. jan. ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring i Nykøbing F. d. 29. jan.

Kl. 01<sup>00</sup> afsejlede M. fra Wismar. Kort efter grundstødte skibet i bb. side af farvandet, idet en lystønde uden førerens vidende var blevet inddraget. Kl. 08<sup>00</sup> kom M. flot ved fremmed hjælp. Ved flottagningen led skibet lettere skader på lønning, pullerter og varpekæber forude.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

17. SM. BIRTHE MARIE af Ommel, 139 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Tuborg havn til Odense.

*Rørt grunden* d. 27. jan. ved Fyns N.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. jan.

D. 26. jan. kl. 23<sup>08</sup>, da B.M. i diset vejr passerede bøje 13 i rute 27 sattes kursen mod Odense fjord. D. 27. jan. kl. 00<sup>30</sup>, da B.M. efter bestikket skulle være tværs af Korshavn, rørte fartøjet grunden tre gange. Skruen kobledes fri, men da fartøjet fortsatte, og der tilsyneladende ikke var sket skade, fortsattes sejladsen til Odense fjord, hvor der ankredes kl. 02<sup>30</sup>. En nærmere undersøgelse viste, at fartøjet havde fået en mindre lækage til ballasttanken i forskibet.

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

18. M/S ERNST GAULKE af Hamburg, 139 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Skive med korn.

*Grundstødt* d. 27. jan. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 3. feb.

Kl. ca. 10<sup>00</sup> tog E.G. i stille, klart vejr med Ø.-gående strøm grunden ved Nørholm Hage og blev stående. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at en hvid kost ved Nørholm Hage manglede.

19. M/S BERNHARD INGELSSON af Hålsingborg, 3415 B. R. T. På rejse fra Kalundborg til Gävle.

*Grundstødt* d. 28. jan. på Saltholm Flak.

Strandingsindberetning dat. 28. jan.

Kl. 13<sup>45</sup> grundstødte B.I. under en let NV.-lig brise med usigtbart vejr og N.-gående strøm på Saltholm Flak.

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

20. Ff. BIRTHE af Hirtshals, 12 B. R. T. Bygget 1942. På fiskeri i Skagerrak.

*Grundstødt* d. 29. jan. ved Jyllands V.-kyst.

Politirapport dat. 30. jan. Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 6. feb.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da B. i stille, tåget vejr med stærk Ø.-gående strøm befandt sig ud for Tversted, loddedes 6 m vand, hvorefter fiskegrejerne sættes ud, idet der styredes NØ.-lig kurs. Efter at have sejlet i ca. 20 min. tog B. grunden ud for Skiveren og blev stående.

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

21. SM. PASSANT af Åbenrå, 99 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Horsens til København.

*Grundstødt* d. 30. jan. ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Rudkøbing d. 4. feb.

Kl. 06<sup>00</sup> passerede P. under en svag SV.-lig brise med tæt tåge Kattegat S. fyrskib, hvorefter der styredes SØ.t. Ø.<sup>1/2</sup> Ø. Kl. 09<sup>00</sup> passeredes Svinbådan fyrskib om bb. Kl. 10<sup>30</sup> stoppedes, og der loddedes 6—7 m vand. Derefter sejledes med langsom fart i 15 minutter, hvorefter et lodskud viste 5 m vand. Motoren stoppedes i ca. <sup>1/2</sup> time, hvorefter der holdtes N.-på med meget langsom fart. Umiddelbart efter tog P. grunden på Stengrund og blev stående. Efter 10 minutters bakning med motoren kom skibet flot, men rørte herunder grunden med agterenden, hvorved skrue og hæl beskadigedes. Der styredes nu SV.t.S. P. tog herunder atter grunden, men kom atter flot ved bakning, hvorefter der under stadig lodning styredes V.t.S., hvorved skibet kom ud på dybere vand.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

22. SM. JENS WAL af Køge, 149 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Hobro til Frederikshavn.

*Rørt grunden* d. 3. feb. ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn d. 4. feb.

Kl. ca. 22<sup>00</sup> passerede J.W. for langsom fart lys- og fløjtetønden SØ. for Frederikshavn, hvorfra kursen blev sat mod havneindløbet. Strømmen var hårdt N.-gående. Kort efter rørte J.W. grunden med stb. side. Roret blev straks lagt hårdt bb. og skibet sejlet op i ledelys-linien.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene i forbindelse med manglende agtpågivenhed.

23. M/S OGEKA BAKKE af Haugesund, 5868 B. R. T. På rejse til København.

*Rørt grunden* d. 4. feb. ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring i København d. 12. feb.

Kl. 15<sup>47</sup>, da O.B., der styrede rv. 180°, havde Middelgrundens V.-lige kant ret forude i en afstand af ca. <sup>3/4</sup> sm., stoppedes motoren, og havnelodsen afløste sølodsen. Ved overleveringen overførte havnelodsen sølodsens melding om, at roret lå hårdt stb. Kl. 15<sup>55</sup> blev motoren beordret fuld kraft frem. Skibets kurs var da rv. 215°, og sigtbarheden var 1,5—2 sm. Ca. 5 minutter senere sås 2-kosten „Stubben NE.“ ca. 20° om bb. Kursen var da rv. 285°. Roret blev straks beordret hårdt bb., og der støttedes på rv. 180°. På denne kurs passeredes sømærket „Stubben NE.“ ca. 30 m om bb., og kort efter sås 1-kosten „Stubberumpen“ om stb. Umiddelbart efter rørte skibet grunden, hvorved O.B. fik alvorlige bundskader fra forkant af 6-tanken og agterefter. Skruen og zinkbeskytterne på agterstævnen blev også beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at havnelodsen ikke i tide kontrollerede skibets kurs og rorets stilling.

24. M/S JENS BANG af Ålborg, 3284 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Ålborg til København med passagerer og stykgods.

*Grundstødt* d. 5. feb. ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5. feb. Søforhør i København d. 12. feb.

Kl. ca. 07<sup>25</sup> blev J.B., der i stille vejr med tæt tåge var for indgående i Kronløbet, lagt stille ved den røde 2-kost S. for Stubben afventende et andet skibs passage. Da strømmen satte hårdt N. på, drejedes bb. over med frem på maskinen. Under drejningen tog J.B. grunden på Stubben ca. 200 m NØ. for den røde 2-kost og blev stående. Kl. 19<sup>00</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev stb. skrue stærkt beskadiget.

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



25. Ff. JØRGEN SMED af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1922 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Østersøen til Nekso.

*Grundstødt* d. 6. feb. ved Bornholms Ø.-kyst.

Politirapport dat. 6. feb.

Kl. ca. 18<sup>00</sup> grundstødte J.S., der sejlede med langsom fart, i stille vejr med tæt tåge ud for Lange Skanse ca. 2 km S. for Nekso. Kl. ca. 19<sup>15</sup> kom skibet flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

26. M/S FAREL af Kampen, 199 B. R. T. På rejse fra Delfzijl til Øland med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 7. feb. ved Bornholms V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 9. feb.

Kl. 12<sup>30</sup> grundstødte F. under en svag SSØ.-lig brise med tåge på Nyker Rev. Kl. 22<sup>30</sup> kom F. flot ved egen hjælp, efter at ca. 40 tons af ladningen var blevet kastet over bord. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

27. SM. FREM af Åbenrå, 91 B. R. T. Bygget 1910 af stål. På rejse fra Åbenrå til Lübeck med grus.

*Grundstødt* d. 11. februar ved Tysklands N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Åbenrå d. 2. marts.

Kl. ca. 10<sup>25</sup> passerede F. under en let ØSØ.-lig brise med diset vejr pkt. 5 i tvangsrute 8, hvorefter kursen sattes på pkt. 3 i nævnte rute. Kl. ca. 11<sup>30</sup>, på hvilket tidspunkt F. skulle være ved pkt. 3, som dog ikke sås, mindskedes farten, og sejladsen fortsattes under afgivelse af reglementeret tågesignal på en kurs, der skulle føre ca. 1 sm. N. af Kiel fyrskib, som heller ikke observeredes. Fra kl. ca. 20<sup>00</sup>, da sigtbarheden var nedsat til 50—75 m og vindstyrken steget til kuling, styredes skiftevis Ø.-lige og V.-lige kurser, indtil der kl. ca. 22<sup>00</sup> loddedes 8 favne og kort efter 5 favne. Kort efter ankredes, og med motoren gående langsomt frem holdtes skibet med stævnen op imod søen indtil kl. ca. 23<sup>45</sup>, på hvilket tidspunkt et par svære søer slog roret af, og det erfarede, at F. drev. Der loddedes nu 2 favne, og kort efter grundstødte F. lidt N. for Boknis Eck og blev slået læk. Besætningen — 2 mand — vadede i land. d. 13. feb. kl. ca. 09<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

28. Ff. SWI.43 af Swinemünde, 39 B. R. T. På rejse fra Swinemünde.

*Grundstødt* d. 14. feb. ved Bornholms S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 14. feb.

Kl. 10<sup>00</sup> grundstødte S.43 under en svag NV.-lig brise på Hadderev. Fartøjet kom senere flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mytteri om bord.

29. SM. CARMENITA af Nakskov, 95 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Kolding til Nakskov i ballast.

*Rørt grunden* d. 15. feb. ved Lollands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. feb.

D. 15. feb., da C. var for indgående i Nakskov Fjord, rørte skibet grunden ved Kuddeholm, hvorved der opstod en mindre lækage.

30. Ff. INGER af Bregør, 12 B. R. T. Bygget 1939 af eg. På fiskeri i Kattegat.

*Grundstødt* d. 16. feb. ved Fyens N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 19. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. feb. Søforklaring og søforhør i Kerteminde d. 27. feb.

Kl. 08<sup>00</sup>, da I. under en let SV.-lig brise med tæt tåge, styrende N. efter kompasset, med ekkoloddet i drift befandt sig ud for Korshavn ved Fyens Hoved, viste ekkoloddet pludselig stærkt aftagende vanddybde. Umiddelbart efter tog fartøjet grunden ved indsejlingen til Korshavn og blev stående. Kl. 18<sup>30</sup> kom I. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes usigtbart vejr i forbindelse med utilstrækkelig kendskab til kompassets deviation.

31. SM. FALKEN af Mårup, 45 B. R. T. Bygget 1848 af eg. På rejse fra Mårup til Ballen med stykgods.

*Strandet* d. 17. feb. ved Samsøs V.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 19. feb. Søforklaring i Tranebjerg d. 24. feb.

Kl. 18<sup>00</sup> afsejlede F. i stille vejr fra Mårup. En halv time senere blev det tåge. Da skibet havde passeret sømærket „Ringebjerg Sand“, sattes kursen mod Kolby Kås. Ca. 45 minutter senere, da F. formodedes at være ud for Kolby Kås, stoppedes motoren. Efter yder-

ligere en halv times forløb kobledes skruen atter til, og der holdtes mod Vesborg. Da der efter et kvarters sejlads ikke hørtes tågesignal fra Vesborg fyr, og da lodskud viste 6 favne vanddybde, opankredes skibet for et varpanker med 20 favne græstrosse. Det blæste nu en svag SV.-lig brise. Der ringedes med klokken med ca. 5 minutters mellemrum. Kl. 23<sup>30</sup> mærkedes det, at F. tog grunden. Motoren startedes, og da skibet var grundstødt med forenden, sattes skruen på bak. F. stødte nu på sten, og roret sloges af. Skibet drev derefter på land og krængede over, hvorfor motoren stoppedes. Da vandet strømmede ind i skibet, gik besætningen — 3 mand — kl. ca. 24<sup>00</sup> i redningsbåden og roede i land. F. er senere blevet vrage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der ved ankringen i stedet for et af skibets bovankre er benyttet et varpanker, der ikke var forsynet med kæde, samt at der ikke holdtes en tilstrækkelig effektiv ankervagt.

32. SM. MEGGY af Køge, 40 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Rønne med kalk.

*Grundstødt* d. 17. feb. ved Sjællands Ø.-kyst.

Søforklaring og Søforhør i Rønne d. 3. marts.

Kl. 17<sup>00</sup>, da M. under en svag V.-lig brise, befandt sig i nærheden af Falsterbo fyrskib, blev det tæt tåge, hvorfor det besluttedes at søge ind til Rødvig. Kl. 19<sup>00</sup>, da M. nærmede sig Stevns kyst, toges en række lodskud for at opankre fartøjet på 5 favne vand. Da loddet pludselig viste 4 favne omstyrede motoren til fuld kraft bak, men kort efter kl. ca. 20<sup>00</sup> tog fartøjet grunden og blev stående. Kl. 21<sup>30</sup> kom M. flot, efter at en del af ladningen var kastet over bord.

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

33. M/S GROVERORT af Stade, 433 B. R. T. På rejse fra Menstad til Bandholm med salpeter.

*Grundstødt* d. 19. feb. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 21. feb. Søforklaring i Maribo d. 24. feb.

Kl. 23<sup>40</sup> grundstødte G. under en SV.-lig kuling med tæt tåge på V.-siden af Fejø. D. 21. feb. kl. 09<sup>30</sup> kom G. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

34. S/S ANASTASSIOS af Piræus, 4835 B. R. T. På rejse fra Ålborg til Jeddah med cement.

*Strandet* d. 20. feb. ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. feb.

Kl. 13<sup>30</sup> drev A., der under en V.-lig storm var ankret op med maskinskade, på grund på SV.-siden af Skallingen ca. 500 favne N. for Grådyb 3-kost. Besætningen — 24 mand — blev bragt i land af redningsfartøjer. D. 7. marts kl. 23<sup>20</sup> blev A. bragt flot at et bjergningsskib og slæbt til Esbjerg.

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

35. M/S LIRECO af Groningen, 349 B. R. T. På rejse fra Ijmuiden til Halden med salt.

*Grundstødt* d. 27. feb. ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6. marts.

Kl. 19<sup>30</sup> grundstødte L. i usigtbart vejr N. for Bjærehuse. D. 1. marts kom L. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

36. M/S JAKOB EKKENDA af Emden, 496 B. R. T. På rejse fra Menstad til Holbæk med salpeter.

*Grundstødt* d. 5. marts ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5. marts.

Kl. 09<sup>30</sup> grundstødte J. E. i stille vejr med tåge på Tuse Næs ca. 200 m N. for Hønsehalsen fyr. Samme dag kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

37. S/S HAL VOR af København, 739 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

*Grundstødt* d. 7. marts i Randers Fjord.

Søforklaring i Ålborg d. 13. marts.

Kl. ca. 09<sup>00</sup>, da H. der havde lods om bord, under hård udgående strøm var i færd med at svaje i sejlrenden til Randers, tørnede skibet med forenden mod en hård genstand i sydsiden af renden. Herunder opstod en større lækage, og da H. ikke kunne holdes læns ved hjælp af

egne læsemidler, sattes forskibet på grund efter endt losning. Med læsemidler fra Falck og en tilkaldt slæbedamper læsedes H. og slæbtes til Randers.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

38. S/S KIRSTINE TOFT af København, 2779 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Klaipeda til Ventspils med jern.

*Grundstødt* d. 11. marts i Klaipeda havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 17. marts.

Kl. ca. 02<sup>30</sup>, da K.T. med lods om bord under en let Ø.-lig brise med udgående strøm var under udsejling fra Klaipeda havn, mistede skibet styringen og drejede til stb. Roret lagdes straks hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, samtidig med at begge ankre blev stukket i bund; men straks tog K.T. grunden med stb. side ved den nordlige læmole. K.T. kom kort efter flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen fik skibet en mindre lækage.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

39. SM. ANNA af Kegnæs, 49 B. R. T. Bygget 1898 af jern og træ.

På rejse fra Lübeck til Nysted med kali.

*Grundstødt* d. 23. marts ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. marts.

Kl. 18<sup>00</sup> tog A. under en svag til let V.-lig brise med dis grunden på Pollen ca. 4 km S. for Nysted. Skibet kom senere flot ved egen hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

40. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 92 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Stralsund til Nykøbing S. med briketter.

*Grundstødt* d. 25. marts i Isefjorden.

Strandingsindberetning dat. 28. marts. Søforklaring i Nykøbing S. d. 31. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. april.

Kl. ca. 10<sup>10</sup> passerede F. under en svag SØ.-lig brise med tågebanker den røde 1-kost på Rønne. Herfra styredes VNV. Kort efter stoppedes maskinen, og et lodskud gav 4 m vand. Kl. 10<sup>30</sup> tog F grunden på Ringholm Hage og blev stående. F. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

41. S/S WIELKI WO Z af Gdynia, 546 B. R. T. På rejse fra Gdynia til fiskeplads i Nordsøen i ballast.

*Grundstødt* d. 26. marts ved Sjællands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27. marts.

Kl. 22<sup>30</sup> grundstødte W.W.Z. under en V.-lig brise med diset vejr og S.-gående strøm på Smågrundene.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr i forbindelse med manglende kendskab til kompassets deviation.

42. M/S ELIN S af Svendborg, 500 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Sunderland til Struer med kul.

*Grundstødt* d. 27. marts i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 28. marts.

Kl. ca. 04<sup>30</sup> grundstødte E.S. i stille vejr ved Venø Odde. Om aftenen kom skibet flot, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være regntykning.

43. M/S JACCO af Fredericia, 486 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra København til Frederiksværk med brændselolie.

*Grundstødt* d. 31. marts i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 1. april.

Kl. 19<sup>30</sup> grundstødte J. under en jævn SØ.-lig brise med N.-gående strøm på SØ.-siden af Teglgårdshage. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være mørket og strømforholdene.

44. M/S SCHULAU af Hamburg, 424 B. R. T. På rejse fra Porsgrunn til Rudkøbing med salpeter.

*Grundstødt* d. 1. april i farvandet S. for Fyen.

Strandingsindberetning dat. 2. april.

Kl. ca. 20<sup>00</sup> grundstødte S. i diset vejr med S.-gående strøm i Rudkøbing Løb og blev stående. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

45. Ff. ELKE BRIGITTE af Burgstaaken, 68 B. R. T. På rejse fra Burgstaaken til fiskeplads i Østersøen.

*Grundstødt* d. 2. april ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 2. april. Politirapport dat. 2 april.

Kl. 01<sup>30</sup> grundstødte E.B. under en svag SV.-lig brise med tåge og S.-gående strøm S. for Teglkås havn. Kl. 08<sup>00</sup> blev E.K. bragt flot ved fremmed hjælp. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

46. M/S HOONDSBROCH af Delfzijl, 217 B. R. T. På rejse fra Perth, Skotland til Gøteborg i ballast.

*Grundstødt* d. 4. april ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 4. april.

Kl. 01<sup>30</sup> grundstødte H. under en svag V.-lig brise med S.-gående strøm og tæt tåge ca. 4 km S. for Agger by og blev stående. D. 6. april kl. ca. 05<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

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

47. M/S HOLMUR af Sørvåg, 412 B. R. T. 1929 af stål. På rejse fra Ålborg til København med stykgods.

*Grundstødt* d. 9. april i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 10. april. Søforklaring og søforhør d. 30. jan. og d. 8. feb. 1960 i Thorshavn.

Kl. ca. 21<sup>45</sup>, da H. under en svag SØ.-lig brise med kraftig udgående strøm i klart vejr styrede i fyrinien fra Bløden ledefyr, ændredes kursen stb. over for at komme ind i Hals fyrs hvide sektor. Umiddelbart efter grundstødte H. på N.-siden af løbet udfor Lægården. H. kom senere flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren på grund af dis ikke bemærkede Hals fyrs hvide fyrvinkel.

48. SM. GRAY af Odense, 95 B. R. T. Bygget i 1920 af eg. På rejse fra Herøya til Odense med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 13. april ved Fyns N.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Odense d. 15. april.

Kl. ca. 02<sup>45</sup>, da G. i stille vejr befandt sig N. for Gabet blev det tæt tåge. Skruen kobledes fra, og et lodskud gav 14 m. Kl. 03<sup>15</sup> loddedes 10 m. Kl. 04<sup>30</sup> opdagedes det, at G. var grundstødt ved Gabet. Kl. 14,00 kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at loddet ikke blev benyttet efter kl. 03,15.

49. M/S TEDDY af København, 789 B. R. T. Bygget 1947 af stål. På rejse fra Stettin til Mariager med kulsnus.

*Grundstødt* d. 13. april i Øresund.

Strandingsindberetning dat. 14. april. Søforhør i København d. 17. april.

Kl. 20<sup>30</sup> passerede T. under en SSØ.-lig vind med N.-gående strøm Nordre Røse i en afstand af  $\frac{1}{2}$  sømil. Kursen ændredes ca. 10° bb. over ved hjælp af selvstyreren. Under kursændringen svigtede imidlertid selvstyreren, og T. drejede hårdt stb. Der stilledes straks om til håndstyring, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog T. grunden på Smågrundene og blev stående. Den 15. april kl. 10<sup>55</sup> kom T. flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at selvstyreren svigtede.

50. Ff. BOOTHIA af Thyborøn, 28 B. R. T. Bygget 1941 af eg. På rejse fra Rønne til Thyborøn.

*Grundstødt* d. 15. april ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. 22. april.

Kl. 20<sup>50</sup> pejledes fra B. under en svag til let SSØ.-lig brise med ret klart vejr Smygehuk fyr i NNØ. og Trelleborg i NNV., hvorefter der styredes mod lys- og fløjtetønden „Klapperåsen“ ved indsejlingen til Falsterbokanalen. Føreren og bedstemanden gik nu under dæk, idet de vagthavende oplystes om, at der var to timers sejlads til Falsterbokanalen. Samtidig pålagdes det dem at kalde på føreren efter en times forløb. Noget senere passeredes en lystønde, der senere viste sig at være „Klapperåsen“. Vagtsuret var imidlertid gået i stå, hvilket de vagthavende først bemærkede ca. 15 minutter senere, efter at skibet havde passeret flere lystønder om bb. De tilkaldte nu føreren, men samtidig, kl. 22<sup>55</sup>, tog B. grunden S. for

Falsterbokanalen og blev stående. D. 16. april kl. ca. 16<sup>00</sup> kom B. flot ved hjælp af et bjergnings-skib. Ved grundstødningen beskadigedes stråkölen og begge skrueblade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren ikke tilkaldtes på det fastsatte tidspunkt.

51. S/S ELISABETH NIELSEN af København, 2441 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

*Grundstødt* d. 15. april i Storebælt.

Søforhør i Odense d. 17. april.

D. 15. april, da E.N., der styrede rv. 56°, i stille diset vejr passerede lys- og fløjtetønden på 54°59'9 N., 11°01'6 Ø. (pkt. 8 i rute 28), gav den vagthavende styrmand rorgængerorden til at styre 9° efter gyrokompasset. Rorgængerorden ændrede imidlertid kursen til 58°, og kl. 22<sup>42</sup>, da E.N. efter bestikket skulle være ved lysspirtønden på 55°05'0 N., 11°02'6 Ø. (pkt. 9 i rute 28), gav styrmanden rorgængerorden til at styre 8°. Kort efter grundstødte E.N. på Omø Stålgrunde og blev stående. D. 16. april kl. 08<sup>35</sup> kom E.N. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende styrmand undlod at kontrollere E.N.'s kurs og position.

52. M/S SOLENT af Schooredam, Holland, 297 B. R. T. På rejse fra Sunderland til Marstal.

*Grundstødt* d. 17. april i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 18. april.

Kl. ca. 10<sup>30</sup> grundstødte S. i stille, klart vejr med S.-lig strøm i Mørkedybet. D. 18. april kl. ca. 12<sup>45</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp, efter at en del af ladningen var blevet lægtret. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være manglende farvandskendskab.

53. Ff. VIOLA af Skagen, 14 B. R. T. Bygget 1919 af eg. På rejse fra Årø til Ålbæk.

*Grundstødt* d. 23. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforhør i Frederikshavn d. 4. maj.

Kl. ca. 02<sup>45</sup>, da V., der gik for sejl og motor, under en jævn til frisk ØSØ-lig brise med regndis befandt sig i Aså Rende ud for Voerså, gik motoren i stå. Efter et forgæves forsøg på at starte motoren igen bjergedes sejlet, og ankeret sattes, men kort efter sprang ankerkæden, og V. tog grunden på Stensnæs ud for Voerså og blev stående.

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

54. SM. EKKO af Sønderborg, 93 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Sønderborg til Rudkøbing med stykgods.

*Grundstødt* d. 24. april ved Ærøs Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 24. april. Søforklaring i Vejle d. 6. maj.

Kl. 13<sup>40</sup>, da E. under en let S.-lig brise befandt sig ca. 250 m Ø. for Marstal havn, tog skibet, der sejlede med ringe fart, grunden ved Torskedybet og blev stående. Kl. 19<sup>30</sup> kom E. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

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

55. M/S EDDYSTONE af Groningen, 475 B. R. T. På rejse fra Antwerpen til Vejle. *Grundstødt* d. 26. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 27. april.

Kl. 04<sup>45</sup> grundstødte E. under en frisk SØ-lig brise på Træskohagen i Vejle fjord. E. er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

56. SM. AMIGO af Gråsten, 140 B. R. T. Bygget 1918 af eg. På rejse fra Egersund til Krogstadfjord med drænrør.

*Grundstødt* d. 30. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. maj. Søforklaring i Grenå d. 2. maj.

Kl. 17<sup>05</sup>, da A. under en let N.-lig brise med tæt tåge passerede Havknude Flak sattes kursen mod lys- og fløjtetønden „Naveren“. Der loddedes hyppigt, og loddet viste 8—10 m. Kl. 17<sup>30</sup> tog skibet grunden på Naveren og blev stående. D. 1. maj kl. 03<sup>00</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp.

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

57. SM. IMMANUEL af Svendborg, 48 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr. På rejse fra Frederikshavn til København i ballast.

*Grundstødt* d. 30. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. maj. Søforklaring i Grenå d. 9. maj.

Kl. 11<sup>50</sup> passerede I. under en let NNØ.-lig brise med tæt tåge Ålborg Bugt fyrskib, hvorefter der styredes S.t.Ø.  $\frac{1}{2}$  Ø. Der loddedes jævnlig 12—14 m vand. Kl. 15<sup>00</sup> mindskedes farten. Kl. 16<sup>00</sup> tog I. grunden ved Sangstrup Klint N. for Fornæs og blev stående. D. 1. maj kl. 02<sup>30</sup> blev de ombordværende — 2 mand — bragt i land af redningsbåden fra Grenå. Samme dag blev I. bragt flot af et bjergningsskib, der kl. ca. 12<sup>00</sup> indbragte skibet, der var sprunget læk, til Grenå.

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

58. M/S META af Elsfløth, 129 B. R. T. På rejse fra Halmstad til Dortmund med træ.

*Grundstødt* d. 30. april ved Sjællands N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. maj.

Kl. 15<sup>15</sup> grundstødte M. under en NØ.-lig vind med tåge og S.-gående strøm på Sjællands-Rev. M. er senere kommet flot ved egen hjælp efter at en del af dækslasten var kastet overbord.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

59. M/S VALARØ II af Gøteborg, 51 B. R. T.

*Grundstødt* d. 30. april ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. maj.

Kl. 12<sup>40</sup> grundstødte V. i stille vejr med tåge og N.-gående strøm på Deget mellem Hirsholmene og Frederikshavn. V. er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

60. Ff. MUTTERLIEBE af Kiel, 14 B. R. T. På rejse fra Halmstad til Nordsøen.

*Grundstødt* d. 29. maj i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 30. maj.

Kl. 05<sup>45</sup> grundstødte M. i diset vejr ved Egholm. Fartøjet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

61. Ff. ANNI af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1950. På rejse fra Ålborg til Thyborøn.

*Grundstødt* d. 2. juni i Limfjorden.

Søforklaring i Skagen d. 13. juli.

D. 2. juni, da A., der bugserede Ff. „INGE LILLIAN“ af Skagen, befandt sig i den gravede rende ved Draget, sprængtes slæbetrossen, hvorefter A. under manøvre stb. over for at komme i forbindelse med I.L. kl. 07<sup>00</sup> grundstødte på N.-siden af sejlløbet og blev stående. D. 3. juni kom A. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

62. S/S KIRSTINE TOFT af København, 2779 B. R. T. Bygget 1945 af stål. På rejse fra Duluth til Danmark med byg.

*Grundstødt* d. 12. juni i St. Lawrence-seaway.

Politirapport dat. 18. aug.

Om morgenen grundstødte K.T., der havde lods om bord, ved Alexandria Point lodsstation. Kl. 22<sup>45</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

63. Ff. SOLO af Esbjerg, 38 B. R. T. Bygget 1942 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg.

*Rørt grunden* d. 15. juni ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Esbjerg d. 20. juni.

Kort efter midnat passerede S. under en jævn N.-lig brise med udgående strøm bøje I i den gravede rende over Grådyb Barre tæt om bb. Bøje III holdtes tæt om stb. Da lystønde B. kl. ca. 00<sup>20</sup> havdes tværs om bb., rørte S. grunden flere gange. Ved grundstødningen fik S. stråkkølen samt kalftringen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at fartøjet har været S. for sejlløbet.

64. SM. SVEND AAGE af Ålborg, 63 B. R. T. Bygget 1878 af eg og bøg. På rejse fra Annenåset til Århus.

*Grundstødt* d. 20. juni ved Sveriges V.-kyst.

Søforklaring i Ålborg d. 9. juli.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da S.AA. under en frisk V.-lig brise befandt sig N. for Sålebådne og tværs af Vrångö, blev føreren blændet af solen og forvekslede derved farvandsafmærkningen, hvorefter S.AA. tog grunden og blev stående. Kl. 21<sup>00</sup> kom skibet flot ved hjælp af en slæbe-båd.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

65. SM. ØSTLAND af Svaneke, 149 B. R. T. Bygget 1932 af stål. På rejse fra Oscars-hamn til Nyborg med træ.

*Grundstødt* d. 20. juni ved Sveriges S.-kyst.

Søforklaring i Nyborg d. 3. juli.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da Ø. under en VNV.-lig kuling med klart vejr befandt sig i bugten ved Torshamn passeredes 1.-ballonen, hvorefter kursen ændredes lidt til bb. Kort efter grundstødte Ø. 5—6 m indenfor den sorte 2.-ballon, som ikke var blevet set.

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

66. Ff. JYDEN af Esbjerg, 20 B. R. T. Bygget 1916 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Grundstødt* d. 24. juni ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Lemvig d. 7. juli.

Kl. 11<sup>00</sup> tog E. under en svag N.-lig luftning grunden på høfde 33 ud for Langerhuse og blev stående. Ved grundstødningen blev J. læk. Kl. 12<sup>00</sup> blev J. bragt flot ved fremmed hjælp og sejlede til Thyborøn.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes ukendskab til høfdernes udstrækning.

67. M/S NOMADISCH af Groningen, 363 B. R. T. På rejse fra Bo'ness til Frederiksværk med ildfaste sten.

*Grundstødt* d. 27. juni i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 4. juli.

Kl. 18<sup>30</sup> grundstødte N. under en svag til let V.-lig brise med let udgående strøm på N.-siden af Store Tørvegrund og blev stående. D. 4. juli kom skibet flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være fejlnavigering.

68. SM. INGER KLIT af Karrebæksminde, 149 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Odense til Frederiksværk med gammelt jern.

*Grundstødt* d. 2. juli i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 2. juli. Søforklaring i Frederiksværk d. 3. juli.

Kl. ca. 03<sup>10</sup> passerede I.K. under en let V.-lig brise med regntykning den hvide 1-kost på Jydegrund. Farten mindskedes, men kl. 03<sup>30</sup> tog I.K. grunden på Kirkegrund og blev stående. D. 3. juli kl. ca. 10<sup>30</sup> kom skibet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

69. SM. LINE af Egersund, 47 B. R. T. Bygget 1890 af eg. På rejse fra Lübeck til Nakskov med salt.

*Grundstødt* d. 5. juli ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 5. juli. Søforklaring i Nakskov d. 7. juli.

Kl. 05<sup>15</sup>, da L. passerede bøje 2 i rute 10, sattes kursen mv. N.  $\frac{1}{4}$  Ø. mod den røde 1-kost V. for Albuen. Kl. 08<sup>10</sup>, da L. under en svag SV.-lig brise med diset vejr og N.-gående strøm nærmede sig Albuen, skimtedes land forude. Kursen ændredes til NV., men kort efter bemærkedes det, at vanddybden aftog hurtigt. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tog L. grunden på Albue Triller og blev stående. Kl. 12<sup>30</sup> kom L. flot ved egen hjælp.

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

70. SM. SVEND af Egersund, 87 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Hamburg til Svendborg.

*Grundstødt* d. 8. juli i Kielerkanalen.

Søforklaring og søforhør i Ærøskøbing d. 21. juli

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da S. passerede 34 km mærket, overlod føreren styringen til dæksdrengen og gik selv forud. Kort efter kom S. for tæt til kanalsiden og tabte styringen, hvorefter skibet grundstødte og blev stående. S. blev senere bragt flot ved hjælp af 3 fiskefartøjer.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

71. M/S LAURA DANIELSEN af København, 499 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Hvamstangi til Boulongavik med tømmer.

*Grundstødt* d. 13. juli ved Islands NV.-kyst.

Søforklaring i Frederikshavn, d. 8. aug.

Kl. 18<sup>10</sup> afsejlede L.D. under en svag NØ.-lig brise med smul sø og diset vejr fra Hvamstangi, hvorefter kysten fulgtes i en afstand af 1,5—2 sm. Da skibet, der gjorde 11 knobs fart, befandt sig ud for løbet til Hvamstangi, kunne båkerne ikke ses på grund af dis, og kl. 19<sup>50</sup> rørte L.D. grunden ca. 400 m N. for båkelinien. Motoren blev straks stoppet, men da pejlinger viste, at skibet var tæt, fortsattes rejsen. Det har senere vist sig, at der ved grundstødningen er opstået en lækage i smøreoliebuntanken.

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

72. Lystfartøj DITMARSKEN II af Brunsbüttelkoog, 9 B. R. T.

*Grundstødt* d. 15. juli ved Jullands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 15. juli.

Kl. 21 grundstødte D. i stille vejr på Kalkgrunden og blev stående. D. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

73. SM. HOAN af Egersund, 150 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Frederiksværk til Kalmar med jernplader.

*Grundstødt* d. 15. juli i Roskilde Fjord.

Strandingsindberetning dat. 20. juli. Søforklaring i Frederiksværk d. 23. juli.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> passerede H. i stille og klart vejr den røde l-kost ved Espensgrund, hvorfra sejldadsen fortsattes mod Langelse Hage. Herunder forveksledes farvandsafmærkningen. Kl. ca. 15<sup>30</sup> sås den hvide l-kost ved Langelse Hage forude tæt om stb., hvorefter motoren kastedes fuld kraft bak. Kort efter grundstødte H. på Langelse Hage og blev stående. D. 18. juli kl. ca. 08<sup>00</sup> kom H. flot ved fremmed hjælp, efter at ca. 35 tons af ladningen var blevet lægtret. Under arbejdet med at bringe H. flot brændte krumtapleje nr. 3 sammen.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at føreren blændedes af solen og derved forvekslede farvandsafmærkningen.

74. M/S JOHN M. af Rotterdam, 499 B. R. T. På rejse fra Stettin til Skotland med olie.

*Grundstødt* d. 15. juli i Sundet.

Strandingsindberetning dat. 15. juli.

Kl. 12<sup>00</sup> grundstødte J. M. i stille vejr med S.-gående strøm ved Saltholm og blev stående. Skibet er senere blevet bragt flot.

75. Ff. ESTHER af Rønne, 20 B. R. T. Bygget 1924 af eg. På rejse fra Rønne til Krokås med fiskeaffald.

*Grundstødt* d. 29. juli ved Bornholms V.-kyst; *søgt nødhavn*.

Strandingsindberetning dat. 29. juli. Søforklaring i Rønne d. 5. aug.

Kl. ca. 21<sup>00</sup>, da E. i stille klart vejr befandt sig 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> sm. V. for Hasle, overlod føreren roret til bedstemanden, der fik ordre til at styre N. <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Ø., hvorefter føreren gik under dæk. Kl. 21<sup>58</sup> tog E. grunden på nogle undersøiske klipper NV. for Hammeren fyr, men kom kort efter flot igen, hvorefter fartøjet sejledes til Hammerhavnen. Ved grundstødningen blev forstævnen og stråkkølen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at bedstemanden faldt i søvn ved roret.

76. M/S CARL JENSEN af Kiel, 98 B. R. T. På rejse fra Rødbyhavn i ballast.

*Grundstødt* d. 2. aug. ved Langelands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6. aug.

Kl. ca. 05<sup>00</sup> tog C.J. under en svag N.-lig luftning med overskyet vejr og svag N.-gående strøm grunden ca. 5 m fra kysten ud for Bredstens Bjerg. Kl. 19<sup>45</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorsmanden faldt i søvn.

77. M/S DORA af Hamburg, 135 B. R. T. På rejse fra Brydegård til Hamburg med sten.

*Grundstødt* d. 8. aug. ved Fyn's S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10. aug.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> grundstødte D. i stille vejr i Helnæs Bugt ved Hvideklint. D. 9. aug. kl. ca. 20<sup>00</sup> kom D. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.



78. M/S RENDBJERG af Egersund, 293 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Rudkøbing til Karlstad i ballast.

*Grundstødt* d. 10. aug. i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 11. aug. Søforklaring og søforhør i Fredericia d. 14. aug.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, da R. under en let Ø.-lig brise passerede den røde 1-kost ved Lehnkov pynt, overlod føreren vagten til styrmanden. Kl. 21<sup>00</sup> tog R. grunden ca. 150 m SV. for den røde 1-kost på Avernakø Trille og blev stående. D. 13. aug. kl. 10<sup>50</sup> kom R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at den vagthavende styrmand har undladt at benytte sig af de i sigte værende fyr og sømærker til bestemmelse af skibets plads.

79. S/S SMIRIL af Thorshavn, 299 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Thorshavn til Lervig med passagerer.

*Grundstødt* d. 12. aug. ved Højviksflesen.

Søforklaring og søforhør i Thorshavn d. 12. aug. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. aug. Politirapport dat. 1. sept.

Kl. 07<sup>00</sup> afgik S. under en svag SSV.-lig brise med klart vejr og S.-gående strøm fra Thorshavn. Der styredes N.-efter langs Strömös Ø.-kyst. Da S. befandt sig V.-for Højviksflesen, lagdes roret stb., men kort efter, da roret skulle lægges bb. over, havde rorkæden sat sig fast. Rorkæden løsnede sig imidlertid straks igen, hvorefter roret lagdes hårdt bb. over. Maskinen stoppedes, men umiddelbart efter — kl. 07<sup>15</sup> — tog skibet grunden og blev stående. Kl. 08<sup>20</sup> kom S. flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen sprang skibet læk. Kl. 08<sup>50</sup> ankom S. til Thorshavn.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

80. M/S PEGASUS I af Hamburg, 270 B. R. T. På rejse fra Svendborg til Pateniemi i ballast.

*Grundstødt* d. 24. aug. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 26. aug.

Kl. 21<sup>55</sup> grundstødte P.I. under en SV.-lig vind med Ø.-gående strøm på Masnedø Kalvelev. Skibet kom senere flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning.

81. M/S PEGNY af Mariehamn, 766 B. R. T. På rejse fra Herøya til Horsens med kalksalpeter.

*Grundstødt* d. 28. aug. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29. aug.

Kl. 10<sup>00</sup> grundstødte P., der havde lods om bord, i klart vejr under anduvning af Horsens havn ved N.-siden af den gravede rende ca. 600 m fra havneindløbet. Kl. 20<sup>10</sup> kom P. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorgængereren misforstod en ror-kommando.

82. SM. AGNETHE af Odense, 65 B. R. T. Bygget 1898 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Korsør til Oslo med drænrør.

*Grundstødt* d. 29. aug. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 1. sept. Søforklaring i Skive d. 26. jan. 1960.

Kl. 12<sup>15</sup> grundstødte A. i NNV.-lig vind uden strøm på Alhage. Skibet kom senere flot ved egen hjælp.

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

83. M/S GERTRUD af Hamburg, 299 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Struer med foderstoffer,

*Grundstødt* d. 29. aug. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 1. sept. Søforhør i Struer d. 2. sept.

Kl. ca. 13<sup>45</sup> grundstødte G. i stille, klart vejr mellem den røde 2.-kost og den røde 1.-kost i Venøsund. Skibet kom senere flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tilsanding.

84. M/S LOTTE SKOU af København, 4170 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Whampoa til Alexandria med stykgods.

*Grundstødt* d. 3. sept. på Canton-floden.

Søforklaring i Hamburg d. 21. okt.

Kl. 14<sup>05</sup>, da L.S. befandt sig ved anden barre, gik hjælpemotoren i stå, og kl. 14<sup>10</sup> stoppede alt maskineri om bord. Kl. 14<sup>12</sup> kastedes begge ankre, men kl. 14<sup>15</sup> grundstødte L.S.

ved bølge nr. 7 og blev stående. D. 4. sept. kl. 12<sup>52</sup> blev L.S. bragt flot ved fremmed hjælp. Ved grundstødningen blev skibet lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at motorstopet skyldes vand i hjælpemotorens forbrugstank.

85. Ff. NOREG af Klaksvig, 8 B. R. T. På rejse fra Kvannesund til fiskeplads i Arnefjord.

*Grundstødt* d. 3. sept. ved Bordøs Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Klaksvig d. 24. sept.

Tidligt om morgenen, da N. under en svag ØSØ.-lig brise med diset vejr og N.-gående strøm sejlede langs med og i sigte af Bordøs Ø.-kyst med motoren gående halv kraft frem og befandt sig ud for Tjørnenæs, mistede fartøjet styringen og drejede stb. over. Roret lagdes straks hårdt bb., men umiddelbart efter tog fartøjet grunden og blev stående. Nogle timer senere kom N. flot ved fremmed hjælp og blev slæbt til Klaksvig, hvortil fartøjet ankom kl. ca. 14<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at fartøjet mistede styringen.

86. SM. DAGNY af Ålborg, 80 B. R. T. Bygget 1937 af eg og bøg. På rejse fra Wismar til Randers med kali.

*Grundstødt* d. 4. sept. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 10. sept. Søforklaring i Hobro d. 28. nov.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da D. under en svag V.-lig luftning med N.-gående strøm befandt sig tæt under Lollands V.-kyst, gik føreren under dæk og overlod roret til dæksdrengen, der beordredes til at styre N. t. V. Kl. ca. 18<sup>48</sup> grundstødte D. ved Albue Triller og blev stående. Skibet kom senere flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

87. SM. ARGUS af Hadsund, 53 B. R. T. Bygget 1905 af eg. På rejse fra Lübeck til Ålborg med salt.

*Grundstødt* d. 12. sept. ved Fyns Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 14. sept. Søforklaring i Hadsund d. 13. nov.

Kl. 03<sup>50</sup> passerede A. under en svag VNV.-lig luftning med N.-gående strøm lysspirtpønden på 55°18'9"N., 10°53'1 Ø., hvorefter der styredes N. t. V. mod Romsø Sund. Farten var 6,5 knob. Kl. 05<sup>20</sup> blev det tæt tåge, og motoren sattes på langsomt frem. Der loddedes jævnlige 8—10 m. Kl. 06<sup>00</sup> pejledes tågesignalet på Romsø fyr i N.t.Ø. Kl. 06<sup>10</sup> ændredes kursen til V. Kl. 06<sup>15</sup> loddedes 4 m. Motoren blev straks kastet fuld kraft bak, men kort efter tog skibet grunden ved Stavres Hoved og blev stående. Kl. 06<sup>35</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

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

88. S/S ATLANTA af Rom, 6971 B. R. T. På rejse fra Limhamn til Kuwait med cement.

*Grundstødt* d. 18. sept. på Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 26. sept.

Kl. 10<sup>50</sup> grundstødte A. under en svag brise med klart vejr ca. 2,5 sm. V. for Frederiksdal. D. 24. sept. kl. 07<sup>00</sup> kom A. flot ved hjælp af en bjergningsdamper efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være strømsætning i forbindelse med fejl-navigering.

89. SM. ELKA af Skælskør, 99 B. R. T. Bygget 1907 af eg og bøg. På rejse fra Stralsund til Vejle med briketter.

*Grundstødt* d. 20. sept. ved Falsters N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. sept. Søforklaring i Vejle d. 22. sept.

Kl. 19<sup>30</sup>, da E. under en let SV.-lig brise med diset vejr og V.-gående strøm skulle anløbe Stubbekøbing havn for bunkring, tog fartøjet grunden i den V.-lige side af indsejlingen og blev stående. D. 21. kl. 12<sup>30</sup> kom E. flot ved fremmed hjælp tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

90. M/S DETLEF SCHMIDT af Rendsburg, 498 B. R. T. På rejse fra Stettin til Rendsburg med kul.

*Grundstødt* d. 28. sept. i Smålandsfarvandet.

Strandingsindberetning dat. 2. okt.

Kl. 04<sup>15</sup> grundstødte D.S. under en jævn til frisk NV.-lig brise med Ø.-gående strøm SV. for Farø. Skibet er senere kommet flot, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at Bogø fyr ikke blev set.

91. M/S FENJA af København, 324 B. R. T. Bygget 1916 af stål. På rejse fra Hamburg til Thisted med koks.

*Grundstødt* d. 29. sept. ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 29. sept. Søforklaring og søforhør i Thisted d. 3. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. okt.

Kl. ca. 23<sup>40</sup>, da F. i stille vejr med tæt tåge og indgående strøm var under indsejling til Thyborøn, tog skibet grunden ved høfde 68 på N.-siden af Thyborøn Kanal og blev stående. D. 2. okt. kl. ca. 03<sup>20</sup> blev F. bragt flot ved hjælp af et bjergningssskib, efter at en del af ladningen var kastet over bord. Ved grundstødningen blev bunden en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

92. SM. EKKO af Sønderborg, 93 B. R. T. Bygget 1911 af stål. På rejse fra Hamburg til Odense med byg.

*Grundstødt* d. 11. okt. i Odense Fjord.

Strandingsindberetning dat. 11. okt.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 29. okt.

Kl. 20<sup>15</sup> tog E. under en let ØNØ.-lig brise grunden mellem Flintholm Øre og Flintholm Hage og blev stående. D. 13. okt. kl. 09<sup>45</sup> kom E. flot ved fremmed hjælp.

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

93. SM. IMMANUEL af Svendborg, 48 B. R. T. Bygget 1897 af eg og fyr. På rejse fra Stralsund til Nakskov med hvede.

*Grundstødt* d. 11. okt. på Falsters Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn og strandingsindberetning dat. 14. okt. Søforklaring i Nyborg d. 23. okt.

Om aftenen, da I. under en jævn ØSØ.-lig brise med diset vejr og stærk Ø.-gående strøm befandt sig ved indsejlingen til Grønsund, løb fartøjet pludselig ind i en tågebanke. Kort efter kl. ca. 19<sup>30</sup> tog fartøjet grunden på den V.-lige del af Tolken og blev stående. D. 12. okt. om morgenen kom I. flot ved fremmed hjælp efter, at en del af ladningen var blevet lægtret. Ved grundstødningen sprang I. læk.

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

94. M/S HEINE WILHELM af Haren am Ems, 290 B. R. T. På rejse fra Odense til Åbo.

*Grundstødt* d. 12. okt. på Sjællands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 13. okt.

Kl. 23<sup>00</sup> grundstødte H.W. i diset vejr med S.-gående strøm N. for Helleholm fyr og blev stående. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

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

95. M/S ELLY JENSEN af København, 299 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Oslo til Porsgrunn.

*Grundstødt* d. 16. oktober i Oslo-Fjorden.

Søforhør i København d. 28. okt.

Kl. 22<sup>53</sup> passerede EJ. V. om Mefjordbåen lystønde i en afstand af 0,3 sm. Herfra sattes kursen mod Hollenderbåen lys- og fløjtetønde. Kl. 23<sup>20</sup> kom skibet ind i en tæt tågebanke. Motoren stoppedes, og sattes kort efter på langsomt frem. Radaren startedes, og der afgaves tågesignal med tågehornet. Kl. 23<sup>06</sup> skimtedes land forude om stb. Motoren sattes på fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb. Kort efter tog EJ. grunden ved Dynesodden og blev stående. Bundtank nr. 2, der var fuld af vandballast, lænsedes, hvorefter skibet kl. 23<sup>20</sup> bakkedes af grunden. Herunder kom skibet så nær til land, at skruen rørte klipperne. Ved grundstødningen fik skibet lettere lækager.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

96. M/S BILL S af Rotterdam, 499 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Nakskov med koks.

*Grundstødt* d. 17. okt. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 17. okt.

Kl. 07<sup>20</sup> grundstødte B.S. under en svag SØ.-lig luftning med klart vejr på Sønder Næs og blev stående. Skibet blev senere bragt flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at en del af ladningen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at føreren på grund af stærkt sollys tog fejl af farvandsmærkningen.

97. M/S ESSO ÅRHUS af København, 16865 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Ras Tanura til Antwerpen med olie.

*Grundstødt* d. 23. okt. ved Persiens V.-kyst.

Søforklaring i Palermo d. 1. dec.

Kl. 01<sup>55</sup>, da E.Å. under en svag SØ.-lig brise med klart vejr befandt sig i Den persiske Gulf, pejlede Shah Allums fyrflåde i kimingen i rv. 106°, kimingsafstand 12 sm. Herfra styredes rv. 98°, ca. 1½ sm. N. af fyrflåden. Kl. 02<sup>10</sup> varskoede udkiggen lys om stb., og kl. 02<sup>20</sup> tog skibet grunden og blev stående.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømforholdene.

98. SM. BOE af Hasle. 60 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Hammerhavn til Kolding med kantsten.

*Grundstødt* d. 25. okt. på Fyns Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 20. nov.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 2. marts 1960.

Kl. 16<sup>55</sup> passerede B. under en stiv V.-lig kuling den hvide to-kost i Kobberdybet, hvor efter kursen ændredes mod den røde to-kost ved Stokkebæk Flak. Kort tid efter tog B. grunden ca. ½ sm. SV. for den hvide to-kost i Kobberdybet og blev stående. Kl. 18<sup>30</sup> kom B. flot ved egen hjælp.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

99. Ff. FIONA af Nørresundby, 5 B. R. T. På rejse til Hals Barre.

*Grundstødt* d. 26. okt. ved Jyllands Ø.-kyst; *forlist*.

Strandingsindberetning dat. 28. okt. Politirapport dat. 6. jan. 1960. Søforhør i Nørresundby d. 15. jan. 1960.

Kl. 15<sup>45</sup>, da F. under en stiv SSØ.-lig kuling med stærk NØ.-gående strøm befandt sig i den gravende rende over Hals Barre, skulle en drivende observationsbøje, der kort forinden var udlagt fra F., og som anvendtes i forbindelse med strømmålinger, bjerges. Under dette arbejde tog F. grunden på rendens N.-side. Motoren stilledes på fuld kraft bak, men fartøjet blev af søen ført op på grunden. Besætningen — 2 mand — blev taget om bord på et andet fartøj.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

100. SM. JENSINE af Ålborg, 31 B. R. T. Bygget 1852 af eg.

På rejse fra Nørresundby til Løgstør med gødning.

*Grundstødt* d. 27. okt. i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. okt. Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 4. feb. 1960.

Kl. ca. 14<sup>00</sup> grundstødte J. under en hård SØ.-lig kuling med diset vejr og V.-gående strøm på Ø.-enden af Nordmandshage. D. 28. okt. kl. ca. 16<sup>00</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes vejrforholdene.

101. SM. NAUJA af København, 50 B. R. T. Bygget 1930 af eg og bøg. På rejse fra Sukkertoppen til Søndre Strømfjordsbasen.

*Grundstødt* d. 28. okt. ved Grønlands V.-kyst.

Politirapport dat. 29. okt. Søforklaring i Holsteinsborg d. 2. nov.

Kl. ca. 23<sup>30</sup>, da N. under en orkanagtig SØ.-lig storm med stærk snefygning befandt sig på ca. 65°42'N., 53°15'V. i indenskærs ruten fra Sukkertoppen til Søndre Strømfjord, svigtede radaren, hvorefter skruen straks kobledes fra. Kort efter grundstødte N. på et skær og blev stående. Den 30. okt. kl. ca. 05<sup>30</sup> blev N. bragt flot.

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

102. M/S ELISE af Tvedestrand, 8218 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*Grundstødt* d. 2. nov. ved Grønlands V.-kyst.

Søforklaring i København d. 8. og 22. december.

Kl. ca. 11<sup>45</sup>, da E. lå fortøjet i en afstand af ca. 2 m fra oliekaen i Færingehavn, observeredes, at skibet fik let slagside til bb. Ved lodskud konstateredes, at skibet stod på bunden. Kl. 15<sup>45</sup> flød skibet igen og blev forhalet til en afstand af ca. 5 m fra oliekaen. En undersøgelse viste, at der foruden en del buler i bunden var opstået en lækage i kofferdammen.

103. SM. ARGUS af Hadsund, 53 B. R. T. Bygget 1905 af eg. På rejse fra Wismar til Voer med kali.

*Grundstødt* d. 5. nov. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 6. nov. Søforklaring i Hadsund d. 13. nov.

Kl. ca. 17<sup>10</sup> passerede A. under en jævn NØ-lig brise lystønden på 54°28'3 N., 10°55'6 Ø. (pkt. 2 i rute 10). Herfra sattes kursen 1<sup>3/4</sup> sm. V. for den røde 1-kost ved Albue Triller. Kl. 18<sup>10</sup> passeredes ca. 2 sm. V. for lystønden på 54° 35'3 N., 10°58'2 Ø. (pkt. 5 a i rute 1). Kl. 20<sup>00</sup> observeredes ret forude en lystønde afgivende 2 blink hvert 10. sekund. Denne lystønde antoges at være lystønden på 54°47'8 N., 10°50'0 Ø. (pkt. 4 i rute 28). Kl. 20<sup>30</sup> grundstødte A. ved Albue Triller og blev stående. D. 6. nov. kl. 03<sup>45</sup> blev A. bragt flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes strømsætning.

104. SM. LENA af Gravarne, 334 B. R. T. På rejse fra Pateniemi til Vejle med træ.

Grundstødt d. 7. nov. ved Æbelø N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 7. nov.

Kl. 06<sup>15</sup> grundstødte L. under en svag V.-lig brise med tæt tåge og Ø.-gående strøm ca. 300 m N. for Æbelø fyr. Kl. 14<sup>45</sup> kom skibet flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

105. M/S MARGRETHE RECKMANN af Hamburg, 499 B. R. T. På rejse fra Ghent til Middelfart med tråd.

Grundstødt d. 19. nov. ved Als Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20. nov.

Kl. 18<sup>15</sup> grundstødte M.R. under en let S.-lig brise med S.-gående strøm ud for Taksensand fyr, ca. 1/2 sm. fra kysten. D. 20. nov. kl. 02<sup>00</sup> kom M.R. flot ved hjælp af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

106. M/S ANDREY af Groningen, 181 B. R. T. På rejse fra Sverige til Holland.

Grundstødt d. 20. nov. ved Lollands S.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 21. nov.

Kl. 19<sup>00</sup> grundstødte A. under en let SSØ.-lig brise og svag V.-gående strøm på Rødsand ca. 4 sm. fra Hyllekrog fyr. D. 23. nov. kl. ca. 23<sup>00</sup> blev A. bragt flot af en bjergningsdamper.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være forveksling af Fehmerbælt fyrskib og Hyllekrog fyr.

107. SM. RITA af Hasle, 91 B. R. T. Bygget 1916 af eg. På rejse fra Hålsingborg til Skive med oliekræmmer.

Grundstødt d. 20. nov. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 23. nov. Søforklaring i Skive d. 23. nov.

Kl. 01<sup>50</sup>, da R. i tæt tåge befandt sig i N.-siden af sejlløbet N.t.V. for „Bredhage W“ lystønde, tog fartøjet grunden og blev stående. R. kom kort efter flot ved hjælp af et bjergningsfartøj tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.

108. M/S WINDSBRAUT af Borstel, 101 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Svendborg med soyaskrå.

Grundstødt d. 20. nov. i farvandet S. for Fyen.

Strandingsindberetning dat. 22. nov.

Kl. 09<sup>20</sup> grundstødte W. under SV.-lig vind med tåge ved Drejøs N.-kyst og blev stående. D. 24. nov. kom W. flot ved fremmed hjælp efter, at en del af ladningen var blevet overført til andet skib.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være tåge.

109. Ff. STINNE WEBER af Hjerting, 29. B. R. T. Bygget 1958 af eg. På rejse til Esbjerg.

Grundstødt d. 21. nov. ved Jyllands V.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. dec.

D. 21. nov. grundstødte S.W. i tåget vejr ud for Bovbjerg. Ved grundstødningen led fartøjet nogen skade på skibshunden. Rejsen fortsattes til Esbjerg.

110. Ff. VESTERHAVET af Thorsminde, 2 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Læsø Rende til Sæby.

Grundstødt d. 21. nov. ved Jyllands Ø.-kyst.

Politirapport dat. 21. nov. Søforhør i Sæby d. 28. nov.

Kl. ca. 16<sup>45</sup> afsejlede V. i stille, diset vejr fra en fiskeplads på Middelgrunden med kurs mod kysten S. for Sæby. Ca. en time senere passerede fartøjet Stensnæs lystønde. Kort efter

tog V. grunden på Stensnæs Flak og blev stående. Der blussedes -efter hjælp, og besætningen — 2 mand — bragtes samme aften i land i en robåd fra Voerså. V. er senere kommet flot ved fremmed hjælp.

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

111. M/S VIRGINIA af København, 5512 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Paranagua til Santos med stykgods.

*Grundstødt* d. 22. nov. ved Sydamerikas Ø.-kyst.

Søforhør i København d. 14. jan. 1960.

Kl. 00<sup>22</sup>, da V., der havde lods ombord, og hvis maskine gik langsomt frem, i stille, klart vejr uden sø, var under udsejling fra Paranagua stødte skibet hårdt i grunden umiddelbart før passage af spirtønden på NV.-siden af Pedras Portao. Kl. 00<sup>55</sup> ankredes, og ved pejling konstateredes vand i hele forskibet. V. vendte om og ankom til Paranagua kl. 01<sup>45</sup>. Ved en dykkerundersøgelse konstateredes alvorlige beskadigelser af bunden i forskibet.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes, at der ikke fandtes fyldestgørende søkort over det pågældende farvand.

112. SM. FORSØGET af Frederiksværk, 92 B. R. T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Fakse Ladeplads til Svaneke med cement.

*Grundstødt* d. 25. nov. ved Bornholms Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 25. nov. Søforklaring i Frederikssund d. 2. jan. 1960.

D. 25. nov., da F. lidt før daggry i stille vejr med let tågedis befandt sig ca. 100 favne fra indsejlingen til Svaneke havn, stoppedes motoren for at afvente solopgang. Herunder grundstødte F. på Mågeflak NV. for Svaneke fyr. Kl. 08<sup>10</sup> kom F. flot ved fremmed hjælp.

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

113. Ff. SINAI af Thyborøn, 15 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

*Grundstødt* d. 25. nov. ved Jyllands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 25. nov. Søforklaring i Lemvig d. 11. dec.

Kl. ca. 17<sup>00</sup> afgik S. under en S.-lig kuling med diset vejr fra en fiskeplads NV. for Bovbjerg fyr ca. 3 sm. fra kysten, hvorefter der styredes NØ.t.Ø. Ca. 5 minutter senere overlod føreren roret til kokken og gik under dæk. Kl. ca. 17<sup>25</sup> tog fartøjet grunden på S.-siden af hofde nr. 30 ud for Flyvholm og blev stående. D. 2. dec. kom S. flot ved fremmed hjælp og blev bugseret ind til Thyborøn. Ved grundstødningen led S. betydelig skade.

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

114. M/S THÜRINGEN af Hamburg, 424 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Horsens med koks.

*Grundstødt* d. 26. nov. ved Jyllands Ø.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 2. dec.

D. 26. nov. grundstødte T. i diset vejr ved Alrø i Horsens Fjord. Skibet er senere kommet flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

115. Ff. GERTRUD af Laboe, 24 B. R. T. På rejse fra Kiel til fiskeplads i Kattegat.

*Grundstødt* d. 27. nov. i Kattegat.

Strandingsindberetning dat. 27. nov.

Kl. 08<sup>00</sup> grundstødte G. under en jævn SØ.-lig brise med NØ.-gående strøm og usigtbart vejr på Sjællands Rev ca. 200 m. S. for fyret. Kl. 16<sup>30</sup> kom G. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

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

116. Ff. MÆKJUVIK af Klaksvig, 21 B. R. T. Bygget 1946 af eg. På rejse fra Fuglefjord til fiskeplads i Det nordlige Atlanterhav.

*Grundstødt* d. 27. nov. ved Østerø's Ø.-kyst.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. dec.

Kl. ca. 22<sup>00</sup> grundstødte M. i stille, klart vejr tæt Ø. for Enni på Fuglefjords N.-kyst. Fartøjet kom straks flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at rorkæden kom i bekneb, medens roret var drejet bb. over.

117. M/S NIAGARA af Groningen, 500 B. R. T. På rejse til Fredericia med fosfor.

*Grundstødt* d. 27. nov. i Lillebælt.

Politirapport dat. 27. nov.

Kl. ca. 09<sup>30</sup> grundstødte N. under en let S.-lig brise med diset vejr på Årøs SV.-kyst. Kl. ca. 10<sup>30</sup> kom skibet flot ved fremmed hjælp.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til grundstødningen.

118. M/S HELGA af Hamburg, 200 B. R. T. På rejse fra Struer til Hadsund.

*Grundstødt* d. 5. dec. i Limfjorden.

Strandingsindberetning dat. 15. dec.

D. 5. dec, da H. under en hård Ø.-lig kuling med snebyger og S.-gående strøm lå til ankers i Ø.-siden af Vejdybet, mistede ankeret sit tag i bunden, hvorefter skibet, der var tomt, drev på grund på S.-siden af Limfjorden SØ. for Egense Hage. D. 14. dec. kl. ca. 22<sup>00</sup> blev H. bragt flot ved hjælp af en slæbebåd.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

119. M/S ANNETTE S. af Svendborg, 499 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Teignmouth til Rønne med ler.

*Rørt grunden* d. 9. dec og *grundstødt* d. 12. dec. ved Englands S.-kyst.

Søforklaring i Rønne d. 19. dec.

D. 9. dec. kl. ca. 14<sup>50</sup>, da A.S., der havde lods om bord, under en frisk SØ.-lig brise for indgående til Teignmouth passerede barren, rørte skibet tre gange grunden.

D. 12. dec. kl. 17<sup>29</sup>, da A.S., der havde lods om bord, i stille vejr passerede barren for udgående, tog skibet grunden og blev stående. Kort efter gik maskinen i stå på grund af svigtende kølevandstilførsel. D. 13. dec. kl. 19<sup>20</sup> kom A.S. flot ved egen hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være, at sejlrenden over barren med mellemrum flytter sig og derfor ikke er afmærket.

120. SM. INGE af Rønne, 80 B. R. T. Bygget 1896 af stål. På rejse fra Kalundborg til Fredericia med salt.

*Grundstødt* d. 10. dec. ved Fyns N.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 12. dec. Søforhør i Nyborg d. 15. dec.

Kl. 15<sup>35</sup> passerede I. under en jævn Ø.-lig brise med tåge lystønden på 55°40'2 N., 10°10'0 Ø. (pkt. 11 i rute 25). Herfra styredes VSV. Kl. 16<sup>45</sup>, da I. efter bestikket befandt sig på 55°34'1 N., 9°48'1 Ø., loddedes 10 m vand. Der styredes nu SØ., indtil lodskud gav 12 og 13 m vand, hvorefter kursen ændredes til S.t.V. Kort efter tog I. grunden i Båring Vig og blev stående. D. 12. dec. kl. 22<sup>00</sup> kom I. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj, efter at ca. 95 t af ladningen var kastet overbord.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge i forbindelse med storm-sætning.

121. S/S SEAWAKE af Oslo, 1354 B. R. T. På rejse fra Brüssel til København med koks.

*Grundstødt* d. 10. dec. i Øresund. Strandingsindberetning dat. 10. dec.

Kl. 06<sup>15</sup> grundstødte S. under en frisk Ø.-lig brise med N.-gående strøm på S.-siden af Middelgrunden. S. kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

122. S/S ACO af Bergen, 1926 B. R. T. Bygget 1926. På rejse fra Herøya til Kolding med salpeter.

*Grundstødt* d. 11. dec. ved Jyllands Ø.-kyst.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 14. dec.

Kl. 10<sup>30</sup>, da A., der havde lods om bord, og som gjorde 4—5 knob, befandt sig midt i sejllobet i den gravede rende i Kolding fjord, blev skibet overhalet på bb. side af M/S „KOLDINGHUS“ af Kolding. Derunder mistede A. styringen og drejede stb. over. Bb. anker blev straks sat, men umiddelbart efter tog A. grunden og blev stående. Kl. 11<sup>40</sup> kom A. flot ved fremmed hjælp.

123. M/S ALSSUND af Frederikshavn, 488 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Bergen til Ålesund.

*Grundstødt* den 20. dec. ved Norges V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 20. dec.

Kl. 07<sup>30</sup>, da A., der havde lods om bord under en S.-lig brise var under indsejling til Ålesund fdrsvandt Klubben fyr i en pludselig snebyge. Maskinen blev beordret stoppet. Efter ca. 10 minutters forløb blev fyret synligt igen, og da A. nu befandt sig i fyrets grønne sektor, blev roret lagt hårdt styrbord og maskinen beordret langsomt frem. Umiddelbart efter mærkedes et svagt stød i skibet, men da skibet fortsat flød, fortsattes rejsen.

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

124. M/S SØRINE THOLSTRUP af Køge, 210 B.R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Nekso til Nådedal i ballast.

*Grundstødt* d. 21. dec. ved Finlands SV.-kyst; søgt nødhavn.

Søforklaring i Nekso d. 16. jan. 1960.

Kl. 18<sup>30</sup>, da S.T. under en stiv SSØ.-lig kuling med svær sø og slud med ringe sigtbarhed efter decometrenes visning befandt sig 9 sm. i retningen rv. 198° fra Utö fyr, holdtes N.-på med ganske langsom fart for at afvente sigtbedring. Kl. 18<sup>45</sup> tørnede skibet 3—4 gange hårdt mod et skær, som senere viste sig at være Kalkskärslången. Motoren blev straks beordret fuld kraft bak, hvorved skibet kom flot. Skønt lasten blev vandfyldt, holdt skibet sig flydende på tankene og sejlede ved egen hjælp til Åbo. Ved grundstødningen blev kølen ødelagt, 5 bundplader revet op og rorstævnen beskadiget.

125. M/S DUNDA af Düsseldorf, 400 B. R. T. På rejse fra Rotterdam til Kastrup med soda.

*Grundstødt* d. 22. dec. ved Amagers Ø.-kyst.

Kl. 08<sup>00</sup> grundstødte D. under en S.-lig brise med diset vejr og S.-gående strøm ved indsejlingen til Dragør.

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

126. M/S GLASSVIK af Halmstad, 477 B. R. T. På rejse fra Vejle til Hålsingborg i ballast.

*Grundstødt* d. 23. dec. i Kattegat.

Strandingsindberetning dat 24. dec.

Kl. 07<sup>00</sup> grundstødte G. under en ØSØ.-lig kuling med N.-gående strøm på Hesselø SØ.-Rev. D. 24. dec. kl. 03<sup>00</sup> kom G. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

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

127. M/S KATE af Hamburg, 105 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Odense med majs.

*Grundstødt* d. 30. dec. i Lillebælt.

Strandingsindberetning dat. 31. dec.

Kl. 06<sup>30</sup> grundstødte K. under en SSV.-lig vind med sne- og regntykning og N.-gående strøm ved Høje Klint på Bågå. Skibet kom senere flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være usigtbart vejr.

128. SM. REINA af Hamburg, 84 B. R. T. På rejse fra Hamburg til Nakskov med hvede.

*Grundstødt* d. 31. dec. ved Lollands V.-kyst.

Strandingsindberetning dat. 2. jan. 1960.

Kl. 18<sup>00</sup> grundstødte R. under en jævn S.-lig brise med N.-gående strøm ved Albue Triller. D. 2. jan. kl. 10<sup>00</sup> kom R. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj.

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

129. M/S WOTAN af Hamburg, 144 B. R. T. På rejse fra Rudkøbing til Hamburg.

*Grundstødt* d. 31. dec. i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 2. jan. 1960.

Kl. 16<sup>15</sup> grundstødte W. i tåget vejr med S.-lig vind og N.-gående strøm i Marstal søndre løb og blev stående. D. 2. jan. 1960 kl. 11<sup>00</sup> kom W. flot ved fremmed hjælp.

Anm. Årsagen til grundstødningen angives at være vejrforholdene.

130. SM. ØSTA af Svendborg, 74 B. R. T. Bygget 1920 af eg. På rejse fra Flensburg til Svendborg med koks.

*Grundstødt* d. 31. dec. i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 1. jan. 1960. Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 17. feb. 1960.

Mellem kl. 18<sup>00</sup> og 19<sup>00</sup>, da Ø., der sejlede med ganske langsom fart og jævnlige brugte håndlodet, under en jævn S.-lig brise med tæt tåge var ved at søge en ankerplads, grundstødte skibet på V.-siden af Skarø Rev. D. 1. jan. 1960 kom Ø. flot ved fremmed hjælp, tilsyneladende uden at have taget skade.

Anm. Ministeriet må antage, at grundstødningen skyldes tåge.



## KOLLISION, PÅSEJLING o. 1.

131. SM. HANS JØRGEN af Haderslev, 98 B. R. T. Bygget 1904 af stål. På rejse fra Korsør til Lübeck i ballast.

*Kollideret* d. 7. jan. i Storebælt.

Søforklaring i Nakskov d. 7. jan.

Kl. ca. 10<sup>15</sup>, da H. J. under en let S.-lig brise befandt sig ca. 3 sm. V.  $\frac{1}{2}$  S. for den røde 1-kost på Albue Triller, mærkedes et stød i skibet. Skruen blev straks slået fra, og en undersøgelse viste, at H.J. havde påsejlet et fiskefartøj, „NEPTUN“ af Ydø, der sank umiddelbart efter kollisionen.

Af den af N.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj kl. ca. 10<sup>15</sup> lå stoppet uden at gøre fart V. for Albue Triller, sås H.J. tværs om bb. med kurs ret mod N. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført. Besætningen — 1 mand — blev taget om bord i H.J.

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

132. Ff. NEPTUN af Ydø, 4 B. R. T. Bygget 1934 af træ. På fiskeri i Storebælt.

*Påsejlet* d. 7. jan. i Storebælt; *forlist*.

Søforklaring i Nakskov d. 7. jan.

Se nr. 131.

133. M/S HELENE CLAUSEN af Åbenrå, 300 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Stettin til Lübeck med svin.

*Påsejlet* d. 19. jan i Stettiner Haff.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 3. feb.

Kl. ca. 14<sup>35</sup>, da H.C., der havde lods om bord, befandt sig i Stettiner Haff i løs pakis, og som med maskinen gående fuld kraft frem gjorde 3—4 knob, gik skibet fast i isen. Et medgående skib — M/S „THURØSUND“ af Thurø — der befandt sig agten for H.C. i en afstand af ca. 3 m, tørnede umiddelbart efter mod H.C.s agterende, hvorved H.C. fik den øverste pladerang beskadiget.

Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, kl. 14<sup>45</sup> i stille vejr befandt sig i Stettiner Haff, blev det overhalet af H.C, hvorefter T. fulgte tæt efter H.C. Farten var ca. 3 knob. Kort efter, da afstanden til H.C. var ca. 30 m, gik dette skib fast i isen. T.s maskine blev hurtigt kastet bak, men T. tørnede med boven mod H.C.s agterende som ovenfor anført. Ved kollisionen fik T. svineryggen svært beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes isforholdene.

134. M/S THURØSUND af Thurø, 149 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Stettin.

*Kollideret* d. 19. jan. i Stettiner Haff.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 30. jan.

Se nr. 133.

135. SM. ERNA af Svendborg, 66 B. R. T. Bygget 1901 af eg.

*Påsejlet* d. 24. jan. i Tuborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. jan. Søforklaring i København d. 16. juli.

Kl. 09<sup>15</sup>, da E. under en hård NV.-lig kuling lå fortojet i Tuborg havn, blev skibet påsejlet af M/S „HANNE SCARLETT“ af Tuborg havn, der var for indgående. Ved påsejlingen fik E. skanseklædningen beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes vejrforholdene.

136. M/S HANNE SCARLETT af Tuborg havn, 782 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

*Kollideret* d. 24. jan. i Tuborg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. jan. Søforklaring i København d. 16. juli.

Se nr. 135.

137. M/S RITON af Thorshavn, 20 B. R. T. Bygget 1949 af træ.

*Kollideret* d. 24. jan. i Thorshavn havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da R. var ved at lægge fra kaj i Thorshavn havn og herunder sejlede vinkelret ud fra kajen for at komme klar af to ved kajen fortojede skibe, blev R. påsejlet midtskibs om bb. af Ff. „SKARVANES“ af Trangisvåg, der styrede en kurs parallelt med kajen. Ved kollisionen led begge fartøjer lettere ovenbords skade.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til kollisionen.

138. Ff. SKARVANES af Trangisvåg, 160 B. R. T. Bygget 1907 af eg.  
*Kollideret* d. 24. jan. i Thorshavn havn.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. jan.  
 Se nr. 137.

139. M/S HANS HEDTOFT af København, 2875 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Julianehåb til København med stykgods og passagerer.

*Tørnet* isbjerg d. 30. jan. i Det nordlige Atlanterhav; *forlist; 95 omkomne*.  
 Søforhør i København d. 12. feb.

Kl. 12<sup>00</sup> g.m.t. rapporterede H.H., at skibet under en frisk NNV.-lig brise med snefald befandt sig på 59°42', 44°54'. Kl. 16<sup>56</sup> opfangedes radionødsignaler fra H.H., der befandt sig på 59°30', 43°00', og som oplyste, at skibet under antagelig VNV.-NV.-lig storm med snefygning *Kollideret* med et isbjerg. Radio-nødkorrespondance med H.H. opretholdtes af grønlandske kyststationer samt skibe, der søgte at komme til undsætning, til kl. 17<sup>41</sup>, da H.H. meddelte, at maskinrummet fyldtes med vand. Kl. 21<sup>06</sup> hørtes 5 svage pejlestreger antagelig fra H.H., og da der senere intet sås eller hørtes fra skibet, og en omfattende eftersøgning, der varede 7 dage, intet resultat gav, må H.H. antages at være forlist med mand og mus.

Anm. 1. De omkomne var:

Tømrer Carl Adel Christensen, Lars Olsen, kontorass. Alex List, tømrer Henning Verner Olesen, tømrer Knud Erik Larsen, snedker Poul Willy Ekberg, læge Sigurd Nielsen, stuepige Ane Sofie Møller Christensen, økonomaass. Rigmor Olsen, tømrer Karl Kr. Frederik Hansen, kontorleder Edmund Lagoni, boliginspektør Preben Saggau, folketingsmand Augo Lyng, lærer Anker Faarbæk Lemvig, maskinarb. Jørgen Lynnerup, civiling. Adalbert Schule, journalist Anders Kjær, arkitekt Rene Weber Estrup, fru Kirsten Jensen m. 1 barn, fru Dorte Christensen, tømrermester Poul Madsen, kæmnerass. Kamilla Christensen, stationsleder A. Thybo Berthelsen, m. 1 barn, jordemoder Marie Olsen, stud. polyt. Villy Underbjerg, lærling Louis Meyer, kontorist Jørgen Skærbo og frue m. 1 barn, rørlægger Herman Nielsen og frue m. 2 børn, maskinarb. Poul Kjær, fru driftsleder Idun Christensen, Johanne Danielsen, efterskoleforst. Halfdan Egeskjold og frue, kivfak Ane Petersen, konduktør Chr. Nissen, tømrer Egon Rasmussen, tømrer Chr. B. Bagger, tømrermester Søren Salling, tømrer Richard Sørensen, elektriker Bent Chr. Bannebjerg Hansen, fru fuldmægtig Iris Munck Hansen, tandtekniker Ellen Høegh, m. 1 barn, landsrådsmedlem Carl Egede, tandlæge Birthe Møller, lærling Olaf Gudjohnsen, overmontør Gunnar Kirk Larsen, garantimester Svend E. Hjalmar Sandin.

Skibsfører P. L. Rasmussen, overstyrmand Helge Martin Bantz, 2. styrmand Hans Richard Jacobsen, 3. styrmand Ulf F. H. O. Kaulbach, telegrafist Carl J. N. Dejligbjerg, maskinchef Svend Aage Christensen, 2. mester Holger Sindal Nielsen, 3. mester Frank Willy Rasmussen, elektriker Andreas Valdemar Jacobsen, maskinass. Preben Viggo Poulsen maskinass. Poul Kjærboilling, maskinass. Jørgen Bent Poulsen, bådsmænd Berthel Hohlmann, tømmermand Jørgen Andersen, matros Oluf C. Thøgersen, matros Niels N. J. C. Olesen, matros Erik Jensen, matros Henry L. Larsen, matros Hans P. Rasmussen, ungmand Peder K. Thomsen, dæksdreng Steen Hammer, motormand Harold H. E. A. Bræmer, motormand Jens Erik Nielsen, motormand Albert Samø, skibslæge Poul Erik Bendtzen, hovmester Christian Jepsen, kok Orla Gerner Jensen, ungdok Poul Otto Eduard Gertov, pantrymand Jørgen Henry Lund, kahytsjomfru Ruth Erna Møller, kahytsjomfru Ruth Esther Jensen, kahytsjomfru Grethe Henriksen kahytsjomfru Olsrs. Marie Andersen kethytsdreng Sten Hansen kahytsdreng Torben Luther, kahytsdreng Bent J. Busborg, kahytsdreng Holger C. Nielsen, kahytsdreng Verner P. Christiansen, koksmath Henning Jensen, messedreng Gerner Børge Svensson.

Anm. 2. Ministeriet må, bl.a. på grundlag af de fra de skibe, der deltog i eftersøgningen af H.H., tilvejebragte oplysninger, antage, at forliset skyldes is- og vejrforholdene.

140. M/S VEDBY af Kalvehave, 4464 B. R. T. Bygget 1942 af stål. På rejse til Lübeck.

*Kollideret* d. 30. jan. i Kielerkanalen.

Søforklaring i Nakskov d. 10. feb.

Kl. ca. 15<sup>24</sup>, da V., der havde lods om bord og afgav tågesignaler, i tæt tåge med langsom fart passerede broen ved Rendsburg, sås ret forude et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „BALTIC EXPRESS“ af London. Roret lagdes stb. og derpå bb., men umiddelbart efter tørnede B.E. med bb. låring mod bb. side af V.

Anm. Søforklaring fra B.E. foreligger ikke.

141. M/S BRITANNIA af Svendborg, 500 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Skutskær til London med træ.

*Kollideret* d. 31. jan. i Den botniske Bugt.

Søforklaring i London d. 9. feb.

Kl. 12<sup>15</sup>, da B. under en svag N.-lig brise befandt sig ca. 2 sm. S. for Björn fyr og med langsom fart sejlede gennem is med spredte våger forsøgte et indhentende skib, der senere viste sig at være M/S „FREJA“ af Stockholm, at passere B. på dettes stb. side. Herunder tørnede F. med stævnen mod B.s stb. låring. Ved kollisionen fik B. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

142. D.F.D.S.s dykkerbåd.

*Kollideret* d. 5. feb. i Københavns havn.

Søforhør i København d. 19. feb.

Kl. ca. 16<sup>15</sup>, da dykkerbåden, der i tæt tåge var for N.-gående i Yderhavnen, og som under afgivelse af reglementeret tågesignal gjorde  $3\frac{1}{4}$ — 4 knobs fart, befandt sig i sejløbet Ø.-lige side omtrent ud for Lynetteløbet, sås et skib, der senere viste sig at være kystjageren „Huitfeldt“, ca. 45° om bb. i ca. 60 m afstand. Roret blev lagt stb. og straks efter hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede H. mod dykkerbådens bb. side omtrent midtskibs. Båden, der sprang læk, blev af H. indbragt til Flådens Leje.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

143. M/S THOR VIKING af København, 487 B. R. T. 1958 af stål. På rejse fra København til Landskrona.

*Kollideret* d. 5. feb. i Sundet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. feb. Søforhør i København d. 19. feb.

D. 5. feb., da T.V. under en svag NV.-lig luftning med tæt tåge og svag N.-gående strøm havde passeret kosten ved Pilhaken, sås på radarskærmen en genstand, der antoges at være et udgående skib, og som senere viste sig at være M/S „LILLI SCARLETT“ af Tuborg havn. Maskinen beordredes langsomt frem og lidt efter meget langsomt frem. Lidt efter sås lys- og klokketønden ved Pilhaken forude i en afstand af ca. 50 m, hvorefter maskinen beordredes fuld kraft bak. Da lystønden befandt sig tværs om stb. i en afstand af ca. 10 m, sås L.S. i en afstand af ca. 30 m med kurs mod T.V.s stb. side. Der afgaves nu 3 korte toner med sirenen for at tilkendegive, at T.V.s maskine gik for fuld kraft bak, men da en kollision syntes uundgåelig, beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., idet der afgaves 1 kort tone. Kl. ca. 15<sup>20</sup> tørnede L.S. med stævnen mod T.V.s stb. side ca. 10 m fra agterstavnen og under en vinkel på ca. 70°. Ved kollisionen blev T.V.s stb. redningsbåd revet i vandet, og pladerne over vandlinien blev trykket ind.

Af den af L.S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at der på dette skibs radarskærm, umiddelbart efter at Norra Haken lystønde var passeret, sås en genstand, der antoges at være et indgående skib med kurs mod Pilhaken lys- og klokketønde, og som senere viste sig at være T.V. Kursen ændredes 5° til stb., hvorefter lystønden kom på bb. side. Da L.S. befandt sig midt mellem Norra Haken og Pilhaken beordredes maskinen langsomt frem og lidt efter stop. Kort efter sås omtrent samtidig Pilhaken 70° om bb. og T.V. 45° om bb., hvorefter kollisionen skete som overfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

144. M/S LILLE SCARLETT af Tuborg havn, 784 B. R. T. Bygget 1944 af stål. På rejse fra Landskrona til København.

*Kollideret* d. 5. feb. i Sundet.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. feb. Søforhør i København d. 19. feb.

Se nr. 143.

145. M/Fg. KORSØR af Korsør, 2398 B. R. T. Bygget 1927 af stål. På rejse fra Korsør til Nyborg med godsvogne.

*Kollideret* d. 6. feb. i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 7. feb.

Kl. 08<sup>09</sup> afsejlede K. under en svag SSØ.-lig luftning med svag N.-gående strøm og meget tæt tåge fra Korsør. Der afgaves reglementeret tågesignal, og motoren gjorde noget under 130 o/m. Umiddelbart før færgen, der da styrede dv. 260°, nåede lys- og fløjtetønden ved punkt 5 i rute 28 b (55° 16'4N., 10°50'9 Ø.), sås på radarskærmen et objekt for udgående på Nyborg Fjord. Det antoges, at der var tale om et mindre skib, der sejlede langs kysten. Kl. 09<sup>12</sup> passeredes bøje 5 om bb. i ca. 0,1 sm. afstand, hvorefter der drejedes stb. over, for først at komme på kurs 290° og derefter 306°. Under drejningen hørtes tågesignal foran for tværs, og motorerne beordredes stoppet. Samtidig sås på radarskærmen et objekt ca. 20° om stb. Kl. 09<sup>13</sup> sås et andet skib, der senere viste sig at være M/Fg. „SJÆLLAND“ af Korsør, ca. 25° om stb. i ca. 100 m afstand. Motorerne beordredes straks forceret fuld kraft bak, men ca.  $\frac{1}{2}$  minut efter tørnede S. med stævnen mod K.s stb. side under dækket ud for stb. rygesalon, hvorved der fremkom en ca. 10 m lang og 3 m høj lækage i vandlinien. De vandtætte døre blev straks lukket, og K. trimmedes således, at lækken kom over vandet, hvorefter færgen for langsom fart sejlede til Nyborg.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at denne færge i tæt tåge afsejlede fra Nyborg kl. 08<sup>53</sup>. Der afgaves reglementeret tagesignal. Da færgen, hvis motor gjorde 135 o/m, havde passeret lystønden „Lindholm Grund W.“ styredes dv. 140°, og samtidig sås på radarskærmen et objekt, der antoges for at være et skib, Ø. for bøjen ved punkt 5 i rute 28 b. Umiddelbart efter at S. havde passeret Slipshavn, sås det andet skib på radarskærmen 24° om bb. Omtrent samtidig kl. 09<sup>13</sup>, hørtes tagesignal fra denne retning og motorerne blev straks beordret stoppet. Ca. 1 minut senere var det andet skib ifølge radarobservation 12° om bb., afstand 0,5 sm. Kursen ændredes da til 150°. Ca. 1/2 minut efter kursændringen sås et skib, der senere viste sig at være M/Fg. „KORSØR“ af Korsør, forude om bb. i ca. 150 m afstand. K. syntes at styre en V.-lig kurs. Samtidig hørtes 3 korte toner fra K., og S.s motorer beordredes forceret fuld kraft bak, idet der afgaves 3 korte toner med fløjten, og roret lagdes hårdt bb. Kl. 09<sup>15</sup>, inden færgen var kommet i drej, indtraf kollisionen som ovenfor anført, idet kollisionsvinklen var ca. 70°. S. led skader på bovport og stævn og på pladerne på bb. side af stævnen over vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

146. M/Fg. SJÆLLAND af Korsør, 2637 B. R. T. Bygget 1933 af stål. På rejse fra Nyborg til Korsør med godsvogne.

*Kollideret* d. 6. feb. i Storebælt.

Søforklaring og søforhør i Nyborg d. 7. feb.

Se nr. 145.

147. M/S VIRU af Tuborg Havn, 213 B. R. T. Bygget 1917 af stål. På rejse fra Terneuzen til Vlissingen i ballast.

*Påsejlet* d. 6. feb. ved Hollands V.-kyst.

Søforklaring i Antwerpen d. 23. feb.

Kl. ca. 03<sup>00</sup>, da V. i tæt tåge lå opankret på Vlissingen red, hørtes tagesignaler fra et skib, der nærmede sig fra stb. side, og som senere viste sig at være M/S „EROS“ af Hamburg. Da der syntes fare for sammenstød, afgaves opmærksomhedssignal med fløjten. Da E. kom i sigte, sås det, at skibet ændrede kurs stb. over; men under drejningen tørnede E. med bb. låring mod V.s stævn. Ved påsejlingen fik V. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

148. M/S ANDROS af København, 1810 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Hamburg til Antwerpen med stykgods.

*Kollideret* d. 15. feb. på Elben.

Søforklaring i Antwerpen d. 21. feb.

Kl. 12<sup>57</sup>, da A., der havde lods om bord, i tæt tåge befandt sig i stb. side af sejlløbet nær bøjen „Reede 2“, sås af udkigsmanden på bakken ret forude i en afstand af 100—150 m et andet skib, som senere viste sig at være polsk S/S „TCZEW“. Maskinen, der gik langsomt frem, blev straks beordret meget langsomt frem, og da T. kom i sigte fra broen, blev roret lagt hårdt stb., og maskinen beordredes fuld kraft bak; men umiddelbart efter, kl. 12<sup>58</sup>, tørnede A. med bb. bov mod T.s bb. bov. Ved kollisionen fik A. nogen ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra T. foreligger ikke.

149. Ff. ELSA BROEN af Skagen, 20 B. R. T. Bygget 1938. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

*Kollideret* d. 16. feb. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 9. marts.

Kl. ca. 05<sup>15</sup> afsejlede E.B. i godt, klart vejr fra Skagen havn. Da fartøjet, der førte forskriftsmæssige lanterner og gjorde ca. 7 knobs fart, havde lys- og fløjtetønden „Skagen Rev SE.“ i S., styredes N., og 10 minutter senere ændredes kursen til NV. Noget senere sås agten for tværs om bb. i ca. 20 favnes afstand den grønne lanterne fra et fiskefartøj, der senere viste sig at være „MARY“ af Skagen. E.B. drejede et par streger til styrbord, men da M. nu sås i 10—12 favnes afstand, drejede E.B. atter tilbage til NV. I løbet af de følgende par minutter tørnede fartøjerne 2—3 gange mod hinanden, idet ingen af fartøjerne ændrede kurs eller fart.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette fartøj den pågældende dag kl. 05<sup>45</sup> under en svag S V.-lig brise med ringe sø og god sigtfarhed afsejlede fra Skagen havn. Kl. ca. 06<sup>15</sup>, da M. havde passeret lys- og fløjtetønden „Skagen Rev SE.“ og styrede N., sås agten for tværs om stb. i ca. 2 favnes afstand et fiskefartøj, der senere viste sig at være E.B. Da E.B. var tværs af M., drejede førstnævnte fartøj lidt til bb. og tørnede med sin bb. side mod M.s stb. side. Da intet af fartøjerne ændrede kurs eller fart tørnede fartøjerne yderligere 2 gange mod hinanden. Ved kollisionen fik M. ovenbords skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes, at ingen af fartøjsførerne har forsøgt at undgå dem.

150. Ff. MARY af Skagen, 14 B. R. T. På rejse fra Skagen til fiskeplads.

*Kollideret* d. 16. feb. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 2. marts.

Se nr. 149.

151. M/S IRIS CLAUSEN af Kolding, 299 B. R. T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Kraljevica til Kolding.

*Kollideret* d. 19. feb. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 21. feb.

Kl. 17<sup>09</sup>, da I.C., der havde lods om bord, under en jævn V.-lig brise med tæt tåge med maskinen gående langsomt frem og afgivende forskriftsmæssige tågesignaler befandt sig nær Kiel fyrskib, sås tæt forude om stb. et andet skib, som senere viste sig at være M/S „HUNZEBORG“ af Delfzijl. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men kl. 17<sup>10</sup> tørnede I.C.s stævn under en vinkel på ca. 90° mod H.s bb. bov, som trykkes ind over en længde på ca. 2 m. Ved kollisionen opstod en mindre indtrykning i I.C.s stævnplade.

Anm. Søforklaring fra H. foreligger ikke.

152. SM. VARDIN af Thorshavn, 60 B. R. T. Bygget 1941 af eg og bøg.

*Tørnet anlægsbro* d. 24. feb. på Færøerne.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. feb.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da V. under en jævn S.-lig brise skulle anløbe anlægsbroen ved Moskranes, tørnede skibet med bb. side af stævnen mod det V.-lige brohjørne. Ved påsejlingen knustes forstævnen.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes fejlmanøvre.

153. M/S ANN af Mariager, 200 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

*Kollideret* d. 1. marts i Kielerkanalen.

Søforhør i København d. 10. marts.

Kl. ca. 02<sup>30</sup>, da A., der havde lods om bord, netop havde passeret vigepladsen Breiholtz, løb skibet ind i en tågebanke. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes langsomt frem, og føreren tilkaldtes. Der afgaves reglementerede tågesignaler, og da der hørtes tågesignaler forude stoppedes motoren. Kl. 02<sup>40</sup>, da A. befandt sig 8—10 m fra kanalsiden om stb. og styrede parallelt med denne, sås pludselig tæt forude om bb. en klar toplanterne og straks efter skroget af et skib, som senere viste sig at være M/S „OSTETAL“ af Uetersen, og som styrede skråt ind mod A. Roret beordredes hårdt stb. O., der ikke afgav signaler, sås nu dreje stb. over, men kort efter tørnede O.s bb. side mod A.s bb. bov. Ved kollisionen led A. kun ringe skade.

Anm. Søforklaring fra O. foreligger ikke.

154. SM. BETH af Svendborg, 86 B. R. T. Bygget 1912 af stål. På rejse fra Åhus til Vang i ballast.

*Tørnet mole* d. 3. marts i Vang havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. marts.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da B. i stille, klart vejr med langsom fart styrede i ledelyrlinien mod indsejlingen til Vang havn og befandt sig ca. 2 m fra molehovedet på dækmolen, blev føreren blændet af et kraftigt hvidt lys på molen. Motoren kastedes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede B. med stb. bov mod molehovedet. Ved påsejlingen fik B. nogen ovenbords skade.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

155. Ff. Andreas Jensen af Skagen, 36 B. R. T. Bygget 1945 af eg, bøg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Kattegat til Skagen.

*Kollideret* d. 5. marts i Skagen havn.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 31. marts.

Om aftenen, da A.J. under en let SSØ.-lig brise med god sigtbarhed nærmede sig Skagen havn på en N.-lig kurs, sås om stb. 3 fiskefartøjer, der nærmede sig havnen fra øst. A.J. forøgede nu farten fra ca. 7 til ca. 8 knob for at komme i havn før de andre fiskefartøjer, men kl. 18<sup>40</sup>, da A.J. netop var kommet inden for havnemolerne, tørnede fartøjet med stb. låring mod stævnen af det agterste af de 3 fartøjer, Ff. „O. C. Christensen“ af Strandby, der var passeret tæt forbi det Ø.-lige molehoved. Ved kollisionen beskadigedes 4 støtter agten for tværs om stb.

Af den af O.C.C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj, der i klart vejr kom fra Grenen, med 7 knobs fart befandt sig ca. 200 favne fra Skagen havns Ø.-lige havnemole, ændredes kursen til N. A.J. sås da ca. 15 m agterude. A.J. overhalede nu O.C.C. på bb. side, og i havneindløbet lå fartøjerne side om side med et par meters afstand. Da far-

tøjerne var kommet ind i havnen, tabte O.C.C. styringen, formentlig på grund af virkningen af A.J.s skruevand i forbindelse med sugning, hvorefter kollisionen indtraf som ovenfor anført. O.C.C. led ingen skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at A.J. forsøgte at komme for om O.C.C., uanset sin vigepligt.

156. Ff. O. C. CHRISTENSEN af Strandby, 20 B. R. T. Bygget 1944. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

*Kollideret* d. 5. marts i Skagen havn.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 31. marts.

Se nr. 155.

157. M/Fg. DAN af Helsingør, 777 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

På rejse fra Helsingør til Hålsingborg.

*Kollideret* d. 5. marts i Hålsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 10. marts.

Kl. 08<sup>08</sup> afsejlede D. under en svag S-lig brise med tæt tåge og N.-gående strøm fra Helsingør. Ved indsejlingen til Hålsingborg kom færgen for tæt til den N.-lige havnemole, men ved manøvrer med ror og skrue lykkedes det D. at komme klar af molen, hvorefter færgen befandt sig i havnen med stoppet motor og ringe fart fremover på kurs dv. 80°. For at komme nærmere til lodskajen blev roret lagt hårdt bb. og motoren beordret langsomt frem. Da færgen var kommet i drej til bb., sås en genstand ret forude. Motoren beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 09<sup>15</sup>, tørnede D. med agterste konsol mod stb. låring på M/GI. „HOLLÖFJORD“ af Gravarna, som lå fortøjet ved Oceankaj. H.s fortøjninger sprængtes, hvorefter D. tørnede mod kajen. H. og kajen blev beskadiget, og D.s konsol blev bøjet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.

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

*Kollideret* d. 5. marts i Sundet.

Søforhør i København d. 12. marts.

Kl. 05<sup>00</sup> passerede M. i tåge Ven lys- og fløjtetønde i en afstand af 1 sm. Maskinen gik fuld kraft frem, og der afgaves tågesignaler. Der styredes S  $\frac{1}{2}$  Ø. mod Tårbæk Rev lys- og klokketønde. Kl. 05<sup>40</sup> sås på radarskærmen forude om stb. et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „PORTLAND“ af Ålborg. Kort efter, da afstanden til P. var ca. 1 $\frac{1}{2}$  sm., sås dette skib på radarskærmen passere Tårbæk Rev lys- og klokketønde, der sås forude om bb., og umiddelbart efter hørtes tågesignal fra P. ca. 1 str. forude om bb. Da afstanden til P. var mindsket til ca.  $\frac{3}{4}$  sm., ændredes kursen til SSV. Kl. 05<sup>53</sup> sås P.s toplanter og grønne sidelanterner forude om bb. Roret lagdes hårdt bb., og maskinen beordredes fuld kraft bak, men kl. 05<sup>57</sup> tørnede M. med stævnen mod P.s stb. låring. Ved kollisionen blev begge skibe en del beskadiget.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at dette skib i tåge kl. 05<sup>51</sup> passerede Tårbæk Rev lys- og klokketønde om stb. i en afstand af ca.  $\frac{1}{4}$  sm. Maskinen gik fuld kraft frem, og der afgaves tågesignaler. Kort før passagen af Tårbæk Rev lys- og klokketønde sås „MØEN“ på radarskærmen ca. 20° forude om bb. P.s kurs var da 21°. Ved Tårbæk Rev lys- og klokketønden ændredes kursen til 350°, og umiddelbart efter sås M. på radarskærmen 10° forude om stb. i en afstand af ca. 1 sm. Kl. 05<sup>52</sup> ændredes kursen til 335°, og maskinen beordredes først halv kraft frem, derpå langsomt frem. Umiddelbart efter hørtes tågesignal fra M. 4 str. forude om stb. Maskinen blev straks stoppet. Kl. 05<sup>55</sup> sås M.s toplanter og røde sidelanterne ca. 4 str. forude om stb.; maskinen beordredes fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, dels at føreren af M. undlod at stoppe maskinen, da der hørtes tågesignal fra P., dels at føreren af P. ændrede kurs bb. over og forsøgte at gå foran om M.

159. M/S PORTLAND af Ålborg, 1103 B. R. T. Bygget 1951 af stål. På rejse fra København til Ålborg i ballast.

*Kollideret* d. 5. marts i Sundet.

Søforhør i København d. 12. marts.

Se nr. 158.

160. M/Fg. SVEA af Helsingør, 803 B. R. T. Bygget 1919 af stål. På rejse fra Helsingør til Hålsingborg med passagerer og jernbanevogne.

*Påsejlet mole* d. 5. marts i Hålsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 10. marts.

Kl. ca. 07<sup>56</sup>, da S. i tæt tåge med N.-gående strøm på kurs 29° anduvede det nordlige indløb i Hålsingborg havn, sås dettes S.-lige molehoved ret forude i en afstand af ca. 20 m. Begge skruer beordredes straks fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen mod molehovedet. Ved påsejlingen blev såvel mole som skib stærkt beskadiget, og 4 medlemmer af besætningen kvæstedes. De tilskadekomne blev i ambulancer kørt til hospitalet.

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

161. M/S SØRINE THOLSTRUP af Køge, 210 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Brunsbüttel.

*Kollideret* d. 8. marts i Nordsøen.

Søforklaring i Nekso d. 6. april.

Kl. ca. 03<sup>16</sup>, da S.T., der gik med nedsat fart og afgav tågesignaler, i tåget vejr med medgående strøm befandt sig ca.  $\frac{1}{4}$  sm. SV.t.V. for Elbe 3 fyrskib, hørtes tågesignal fra et skib, der senere viste sig at være liberisk M/S „ESPEROS“ forude om bb. Maskinen blev beordret langsom frem. Kl. ca. 03<sup>18</sup> sås 2 str. forude om bb. i en afstand af ca.  $\frac{1}{4}$  sm. E.s grønne lanterne. Maskinen beordredes fuld kraft bak, og der afgaves 3 korte toner med sirenen. Kort efter beordredes maskinen fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede E. med stævnen mod S.T.s bb. låring. Ved kollisionen fik S.T. en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra E. foreligger ikke.

162. Ff. THEMIS af Esbjerg, 37 B. R. T. Bygget 1930. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 9. marts i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 16. marts.

Kl. ca. 03<sup>30</sup>, da T. i klart vejr under en svag til let SØ.-lig brise med hård Ø.-gående strøm lå opankret med tændt ankerlanterne og 2 afmærkede bærebøjer på ankerwiren 86 sm. V.t.S. $\frac{1}{4}$ S. for Grådyb Barre, sås en trawler, som senere viste sig at være forsynet med navnet „OSTENDE“ og nummereret 0.165, ligge mellem T.s stævn og første bærebøje på T.s ankerwire. Trawleren, hvis trawl var kommet uklar af T.s ankergrejer, blev trukket ind mod T.s stb. side. Kort efter sås trawleren bakke, men umiddelbart efter tørnede dens bb. låring mod T.s stb. bov, hvorved T.s skanseklædning blev beskadiget og en lønningsstotte forskubbet. Ankerwiren kastedes los, og motoren sattes på fuld kraft bak, hvorefter skibene kom fri af hinanden.

Anm. Søforklaring fra trawleren foreligger ikke.

163. Ff. HAVET af Nekso, 9 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På fiskeri i Østersøen.

*Påsejlet* d. 19. marts i Østersøen; *forlist*.

Søforklaring i Nekso d. 25. marts.

Kl. 04<sup>20</sup>, da H. i klart vejr med tændt ankerlanterne lå forankret ca. 45 sm. ØSØ. for Nekso, blev fartøjet påsejlet af polsk trawler D.A.R.49. Kort efter sank H. på 50 m vand. Besætningen — 3 mand — blev taget om bord på D.A.R.49.

Anm. Søforklaring fra D.A.R.49. foreligger ikke.

164. M/S ELIN S. af Svendborg, 500 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Påsejlet* d. 23. marts i Hull's havn.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 13. maj.

Kl. 21<sup>28</sup>, da E.S. med lods om bord i tæt tåge under afgivelse af forskriftsmæssigt tågesignal lå opankret ud for Alexandra Dok, sås om bb. et sig nærmende skib, der senere viste sig at være N.E.R. No. 14. af Hull. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men kl. 21<sup>30</sup> tørnede N.E.R. No. 14. mod bb. side af E.S. Ved påsejlingen fik E.S. mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra N.E.R. No. 14. foreligger ikke.

165. M/Fg. HELSINGØR af Helsingør, 1123 B. R. T. Bygget 1955 af stål.

På rejse fra Hålsingborg til Helsingør med jernbanevogne og passagerer.

*Tørnet mole* d. 23. marts i Hålsingborg havn.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 7. april.

Kl. 12<sup>36</sup> afsejlede H. i stille, tåget vejr med sigtbarhed ca. 20 m fra færgeleje I vest. Drivskruer og forskruer gik halv kraft frem, og der styredes 175°. Fra „Kindtanden“ styredes 192°, og kl. 12<sup>38</sup> sattes driv- og forskruer på langsomt frem. Da „Skrallen“ var tværs om stb., ændredes kursen til 185°, hvilken kurs ifølge radaren syntes at føre midt i det S.-lige løb. Kort efter sås det Ø.-lige molehoved om stb. i en afstand af 15—20 m. Begge skruer beordredes straks fuld kraft bak, og agterroret lagdes bb. Straks efter lagdes forroret stb., men umiddelbart efter tørnede H. med stævnen mod midten af den lille molearm, hvorved forror og forskruer beskadigedes.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes tåge.

166. M/S MELOS af København, 1767 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Hamburg til Lissabon med stykgods.

*Kollideret* d. 3. april i Den engelske Kanal.

Søforklaring i Lissabon d. 6. april.

Kl. 11<sup>13</sup> passerede M., der gjorde 6 knob, styrede rv. 230° og afgav tågesignaler, i tæt tåge Dover i en afstand af 3,5 sm. På radarskærmen sås forude om bb. i en afstand af ca. 1 sm. et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „GARDVIK“ af Haugesund. G. trak stb. over og sås noget senere forude om stb. i samme afstand. Lidt senere konstateredes det, at afstanden mellem skibene mindskedes, og M.s kurs ændredes til rv. 224°, men umiddelbart efter sås G. om stb. styrende ret mod M. Maskinen beordredes stoppet og derpå langsomt frem, medens roret lugues hårdt bb., men kort efter, kl. 12<sup>17</sup>, tørnede G. med stsvnen mod M.s stb. bov. Ved kollisionen fik M. en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra G. foreligger ikke.

167. M/S SIENA af København, 8854 B. R. T. Bygget 1954 af stål. På rejse fra Rotterdam til Marseille med stykgods.

*Kollideret* d. 3. april i Den engelske Kanal.

Søforklaring i Genua d. 11. april. Søforhør i København d. 14. aug.

Kl. 14<sup>20</sup>, da S. i tåge på kurs rv. 235° passerede East Goodwin fyrskib tværs om stb. afstand 3,5 sm. ifølge radarobservation, sås på radarskærmen ekkoet fra et medgående skib, som befandt sig forude i en afstand af ca. 3 sm. Kl. 14<sup>36</sup> observeredes på radarskærmen ekkoet fra et modgående skib, der befandt sig ca. 13° om bb. i en afstand af 1,3 sm., og som senere viste sig at være M/S „BRAGE“ af Oslo. Maskinen, der gik fuld kraft frem, beordredes halv kraft frem. Kl. 14<sup>38</sup> beordredes maskinen langsomt frem. Kl. 14<sup>39</sup> hørtes tågesignal — 2 lange toner — som antoges at komme fra B., maskinen stoppedes. Kl. 14<sup>50</sup> hørtes påny 2 lange toner fra B., der ifølge radaren befandt sig 25° om bb. i en afstand af 0,6 sm. Maskinen beordredes meget langsomt frem, og kursen ændredes til 250° rv. Kl. 14<sup>52</sup> beordredes maskinen stoppet, halv kraft bak og derefter fuld kraft bak. Kl. 14<sup>53</sup> beordredes maskinen stoppet og derefter langsomt frem, hvorefter S. lå stoppet uden at gøre fart gennem vandet. Kl. 14<sup>55</sup>, da B. ifølge radaren befandt sig 60° om bb. i en afstand af 0,6 sm., beordredes maskinen meget langsomt frem, og kursen ændredes til 280°. Kl. 14<sup>57</sup> sås B. tværs om bb. i en afstand af ca. 10 m. Maskinen beordredes fuld kraft bak, men kort efter kl. 14<sup>58</sup> tørnede B.s stævn mod S.s bb. side ud for 3-lugen. Ved kollisionen blev begge skibe lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

168. Ff. RAUN-BYBERG af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1944 af eg, bøg og fyr.

*Kollideret* d. 8. april i Grimsby havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. maj.

D. 8. april påsejlede R.B., der var for udgående fra Grimsby dok, det engelske fartøj „BREDA FISCHER“ af Grimsby. Ved kollisionen fik R.B. stævnen beskadiget.

Anm. Søforklaring fra B.F. foreligger ikke.

169. SM. STEVNSLAND af Thurø, 149 B. R. T. Bygget 1953 af stål. På rejse fra Arendal til Rostock med feldspat.

*Kollideret* d. 17. april i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 21. april.

Om aftenen, da S. i stille, sigtbart vejr styrende SØ.t.S.<sup>1/2</sup>S. befandt sig ca. 1<sup>1/2</sup> sm. NV. for Lappegrunden fyrskib, sås om stb. en klar lanterne S3mt et rødt sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være polsk trawler „ZIMORODEK“ SZN 26 af Stettin. Noget senere, da Z. havde passeret S.s kurslinie, sås Z. dreje bb. over og vise sit grønne sidelys. Kort efter afgav Z. to korte toner og drejede hårdt bb. over. Motoren sættes på fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen. Ved kollisioner opstod mindre skader på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra Z. foreligger ikke.

170. Ff. ELSE-LIS af Rødby Havn, 14 B. R. T.

*Påsejlet* d. 4. maj i Rødby Havn.

Søforhør i Rødby d. 3. og d. 16. juli.

Kl. ca. 03<sup>00</sup>, da E.L. lå fortojet ved vestkajen, tørnede M/S „BRUNHILD“ af Kiel under havnemanøvrer mod E.L., hvis lønning og skanseklædning forude om bb. blev trykket ind. Straks efter påsejlede B. SM. „ESTHER“ af Nakskov, der lå fortojet ved østkajen. E.s lønningsstøtter forude om bb. blev trykket ind.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.



171. SM. ESTHER af Nakskov, 53 B. R. T.

Bygget 1906 af eg og fyr.

*Påsejlet* d. 4. maj i Rødby Havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. maj. Søforhør i Rodby d. 3. og d. 16. juli.

Se nr. 170.

172. Ff. ROYNDIN af Sørvåg, 65 B. R. T. Bygget 1891 af eg.

*Kollideret* d. 4. maj i Runavik havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. maj.

Kl. ca. 11<sup>15</sup>, da R., der skulle lægge til langs siden af Ff. „HØGANES“ af Tofte, styrede ret mod dette skib, kastedes motoren bak, men umiddelbart efter tørnede R. med stævnen mod H.s stb. side. Ved kollisionen fik R. stb. stævnskinne revet løs.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at R.s fører har bedømt afstanden til H. forkert.

173. Ff. FAME af Thorshavn, 109 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På fiskeri ved Grønlands V.-kyst.

*Tørnet isflage* d. 5. maj ved Grønlands V.-kyst; *forlist*.

Søforklaring i Thorshavn d. 28. maj.

Kl. 03<sup>00</sup>, da F. under en let NV.-lig brise med snebyger befandt sig ved SV.-kanten af Dana Banke, tørnede fartøjet med stb. bov mod en isflage. Ved kollisionen sprang F. læk. Det forsøgte at holde fartøjet læns med pumperne, men kl. 03<sup>45</sup>, efter at F. var bragt langs siden af et andet fartøj, forlod besætningen — 19 mand — F., som sank kl. 04<sup>00</sup>.

Anm. Årsagen til forliset fremgår af det ovenfor anførte.

174. Ff. MASCOT af Hals, 20 B. R. T. På rejse fra Hirtshals til fiskeplads.

*Kollideret* d. 13. maj i Hirtshals havn.

Søforhør i Hirtshals d. 4. juni.

Kl. ca. 23<sup>00</sup> afsejlede M. fra kulpieren og sejlede S. om tværmolen. Da fartøjet, der forte forskriftsmæssige lanterner, befandt sig midt imellem pier 1 og tværmolen, sås en grøn lanterne terne fra et fartøj, der rundede sidstnævnte mole for indgående. M.s motor blev straks sat på bak, hvorved fartøjets agterende slog ud til stb. Umiddelbart efter tørnede det andet fartøj, som senere viste sig at være Ff. „OVE“ af Hirtshals, og hvis toplys ikke brændte, med stb. side af stævnen mod M.s stb. side lige agten for stævnen. M.s stævn flækkede, og lønningen beskadigedes.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj med ganske langsom fart havde rundet tværmolen i god afstand og styrede V., sås M. efterfulgt af flere andre fartøjer ved det vestlige hjørne af pier 1. O. holdt til stb. ind mod tværmolen, men M. styrede ret mod O. Motoren sattes nu på bak, hvorved agterenden slog til stb., og straks efter indtraf kollisionen som ovenfor tinfort hvorved O led ret bestydelisr skade på stb. side. Det viste sig senere, at O.s toplanterne, der sammen med fartøjets øvrige lanterner havde brændt klart, da fartøjet befandt sig lige uden for havnen, var slukket, da O. kom ind i havnen.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes dels, at O.s toplanterne var gået ud, dels at man om bord i M. for sent fik øje på O.

175. Ff. OVE af Hirtshals, 27 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På rejse fra fiskeplads til Hirtshals.

*Kollideret* d. 13. maj i Hirtshals havn.

Søforhør i Hirtshals d. 4. juni.

Se nr. 174.

176. M/S FURSUND af Frederikshavn, 1082 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Grangemouth til Svelgen med koks.

*Kollideret* d. 19. maj i Grangemouth doksluse.

Søforklaring i Ålborg d. 5. sept.

Kl. ca. 22<sup>20</sup>, da F., der havde lods om bord, under en jævn Ø.-lig brise var på vej ud af slusen, kastede M/S „DUIVELAND“ af Rotterdam, der havde været fortojet ved slusens Ø.-side, forwren los. D.s stævn presseses ud i slusen og ramte F.s stb. brovinge, som blev lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

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

*Kollideret* d. 23. maj i Københavns havn.

Politirapport dat. 23. maj. Søforhør i København d. 29. maj.

Kl. 17<sup>26</sup> passerede H. med en fart af ca. 7 knob gennem Bomlobet. Kort efter bemær-

kede en mand af besætningen, der fra motorrummet kom op på dækket, at H. stævnede mod M/S „SKOTLAND“ af København, der lå fortøjet ved kuldepotet på Refshaleøen. Den pågældende løb op i styrehuset, hvor han fandt H.s fører sovende. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede H. med stb. bov mod S.s bb. bov, hvorved der opstod 3 indtrykninger i S.s bb. bov. H.s mast kom uklar af S.s ankerkæde, hvorefter H.s stævn ramte en langs kajen foran S. liggende pram. Ved kollisionen vågnede H.s fører, og bedstemanden kom til stede i styrehuset. Sejladsen fortsattes efter, at bedstemanden havde overtaget roret. Ved kollisionen led H. en del ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes, at H.s fører faldt i søvn ved rattet.

178. Cris-craft LAILA II. På lystsejlad i Svendborgsund.

*Kollideret* d. 24. maj i Svendborgsund.

Politirapport dat. 24. maj. Søforhør i Svendborg d. 24. juni.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> afsejlede L. II fra anlægsbroen ved Christiansminde med 2 vandskiløbere på slæb. Farten var ca. 20 knob. Få øjeblikke efter afsejlingen sås en motorjolle ret forude i en afstand af ca. 10 m. Roret lagdes hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede L. II med stb. side mod motorjollens stævn. Ved kollisionen fik L. II en lækage i vandlinien.

Af den af motorjollens besætning afgivne forklaring fremgår, at da jollen med langsom fart sejlede langs kysten mod Christiansminde anlægsbro, sås L. II ret forude. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev jollen slået læk og sank kort efter på 1 m vand. Den er senere blevet hævet.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at der ikke har været holdt behørig udkig om bord i L. II.

179. Motorjolle uden navn. På lystsejlad i Svendborgsund.

*Kollideret* d. 24. maj i Svendborgsund; *sunket*.

Politirapport dat. 24. maj. Søforhør i Svendborg d. 24. juni.

Se nr. 178.

180. Ff. HELEN af Stubbekøbing, 16 B. R. T. Bygget 1930 af træ. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Skagen.

*Kollideret* d. 27. maj i Skagerrak.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 12. juni.

Søforhør i Struer d. 29. maj.

Kl. ca. 00<sup>30</sup>, da H., der styrede en S.-lig kurs, under en NNV.-lig kuling befandt sig ca. 20 sm. N. for Skagen sås agten for tværs om stb. i ganske ringe afstand et medgående skib, der senere viste sig at være M/S „MUNSTERLAND“ af Barssel. Roret lagdes hårdt bb., men fartøjet lystrede ikke roret og tørnede umiddelbart efter med stb. bov mod M.s bb. låring. Ved kollisionen fik M. en del ovenbords skade.

Af den af M.s besætning afgivne forklaring fremgår, at d. 26. maj kl. 23<sup>40</sup>, da dette skib, der styrede rv. 147° under en stiv NØ.-lig kuling befandt sig N. for Skagen, sås H.s toplys og grønne sidelys forude om bb. i en afstand af 5—6 sm. Pejlingen til H. trak forefter, og afstanden mindskedes. D. 27. maj kl. 00<sup>30</sup> befandt H. sig forude om bb. i en afstand af ca. 80 m. Kl. 00<sup>34</sup> sås H. dreje stb. over, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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

181. D/Fg. DANMARK af Gedser, 2915 B. R. T. Bygget 1922 af stål. På rejse fra Warnemünde til Gedser med passagerer og motorkøretøjer.

*Påsejlet mole* d. 28. maj i Warnemünde havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 3. juni.

Kl. ca. 23<sup>55</sup>, da D. i stille vejr med agterstævnen i sejlretningen nærmede sig østre havnemole, varskoede rorgænger, at roret ikke virkede. Umiddelbart efter drejede færgen bb. over; ved hjælp af maskinmanøvrrer bragte D. tilbage på kursen, men herunder tørnede færgen med bb. låring mod østre molehoved. En undersøgelse viste, at der ikke var åbnet for dampen til styremaskinen. Ved påsejlingen fik D. en del ovenbords skader, og endvidere beskadigedes bb. skruer.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

182. Ff. BRIMNES af Tofte, 102 B. R. T. Bygget 1883 af eg. På fisken i Nordatlanten.

*Kollideret* d. 1. juni i Nordatlanten.

Søforklaring i Thorshavn d. 27. juli.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. aug.

Kl. ca. 14<sup>20</sup> da B. under en svag N.-lig brise med klart vejr befandt sig på Frederikshåb Banke styrende en S.-lig kurs, sås agterude om stb. et indhentende fiskefartøj, der senere

viste sig at være „NORTHERN EAGLE“ af Grimsby. Da N.E. befandt sig tværs om stb. i ringe afstand, ændredes kursen bb. over, og farten mindskedes, men umiddelbart efter tørnede N.E. med bb. side mod B.s stb. bov. Ved kollisionen blev B.s forskib stærkt beskadiget. Anm. Søforklaring fra N. E. foreligger ikke.

183. Ff. FRANS JØRGEN af Hvalpsund. På fiskeri i Nordsøen.

Søforhør i Hirtshals d. 9. juni. Politirapporter dat. 20. juni og 14. aug.

Kl. ca. 01<sup>20</sup>, da F.J., der var beskæftiget med trawlfiskeri og styrede V. med ca. 2 knobs fart, i fint, klart vejr befandt sig ca. 25 sm. NV. af Hirtshals, sås agterude et skib, der syntes at ville passere F.J. på stb. side. På minutter senere tørnede det andet skib med stævnen mod stb. side af F.J., der førte forskriftsmæssige lanterner samt dækslys. Fra F.J. søgte man ved blinksignaler at opnå forbindelse med det andet skib, der imidlertid fortsatte sin sejlads. F.J. beskadigedes på dæk og skibsside om stb.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

184. M/S ATENA af København, 582 B. R. T. Bygget 1920 af stål. På rejse fra Honfleur til Hamburg i ballast.

*Påsejlet vrage* d. 6. juni i Nordsøen.

Søforklaring i Nørresundby d. 11. juni.

Kl. 14<sup>46</sup> passerede A. i stille vejr med ca. 3 sm. sigtbarhed lys- og klokketonden på ca. 53°51'9N., 7°45'7E. (pkt. J.E. 12 i Borkum ruten). Der styredes rv. 59°. Umiddelbart efter sås en vrage forude om bb. og kort efter en vrage forude om stb. Roret lagdes stb., men kl. 14<sup>55</sup> tørnede A. mod et vrage beliggende mellem de to vrage forude og blev stående. Kl. 21<sup>15</sup> kom A. ved indtrædende højvande flot ved egen hjælp.

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

185. Ff. O. C. ANDERSEN af Frederikshavn, 20 B. R. T.

*Kollideret* d. 11. juni i Skagen havn.

Søforklaring i Frederikshavn d. 18. juni.

Kl. ca. 18<sup>15</sup>, da O.C.A. i stille, klart vejr befandt sig omtrent midt i forhavnen styrende mod havneindløbet, sås svensk Ff. „DANIA“ for indgående nærme sig havneindløbet Ø.-fra. Der styredes mod det V.-lige molehoved, og lidt senere omstyrede motoren til fuld kraft bak, men kort efter tørnede D.s stævn mod O.C.A.s bb. side. Ved kollisionen led O.C.A. betydelig ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

186. Ff. KAUNA af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bog. På rejse til fiskeplads i Nordsøen.

*Tørnet bro* d. 12. juni i Limfjorden.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. juni. Politirapport dat. 5. sept.

Da K. under stærk strøm skulle passere Oddcsundbroen, blev fartøjet af strømmen fort ind mod broens S.-lige side, hvorved der opstod ovenbords skader på K.

187. Ff. STOMINE af Kolding, 47 B. R. T. Bygget 1956 af eg. På fiskeri i Nordsoen.

*Kollideret* d. 13. juni i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Skagen d. 19. juni.

Kl. ca. 07<sup>30</sup>, da S. under en svag SV.-lig brise befandt sig på 58°33'N., 0°50'Ø. beskæftiget med trawlfiskeri, blev fartøjet præjet af et svensk Ff. „LIBERTY“. Da L. befandt sig til bb. for S. i en afstand af ca. 7 m, drejede L. pludselig stb. over og tørnede med stævnen mod bb. side af S. Ved kollisionen beskadigedes skanseklædning og skandæk.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

188. M/S SAMOS af København, 1752 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Antwerpen til Casablanca med stykgods.

*Kollideret* d. 19. juni i Den engelske Kanal; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i København d. 7. juli.

Kl. 09<sup>04</sup> passerede S. under en svag Ø.-lig brise Beachy Head i 7 somils afstand, hvorefter der styredes rv. 245°. Motoren gik fuld kraft frem, hvilket svarer til en fart gennem vandet på ca. 13 knob. Kl. 14<sup>40</sup> blev det tåge, og maskintelegrafens sattes på „Klar“; men farten reduceredes ikke. Radaren startedes, og der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal. Kl. 15<sup>25</sup> sås på radarskærmen ekkoet fra et skib, som senere viste sig at være M/S „MARTAND“ af Liverpool, 5° om stb. i en afstand af 8 sm. Kl. 15<sup>33</sup> sås ekkoet 7° om stb. i en afstand af 5 sm. Kl. 15<sup>36</sup> sås ekkoet 8° om stb. i en afstand af 3,7 sm. Kl. 15<sup>38</sup> sås ekkoet 10° om stb. i en afstand af 2,7 sm. Kl. 15<sup>41</sup> sås ekkoet 10°5 om stb. i en afstand af 1,5 sm. Kursen

ændredes nu  $10^\circ$  til bb., og samtidig hørtes forude om stb. 1 lang tone fra M. Maskinen beordredes fuld kraft bak, og da S. lå  $235^\circ$  an, blev roret lagt  $10^\circ$  til bb. Kl.  $15^{42}$ , da S. havde drejet yderligere  $5^\circ$  til bb., skimtedes M. forude om stb. i ca. 100 m afstand, og der hørtes 1 kort tone. Roret lagdes straks hårdt stb.; men umiddelbart efter tørnede S. med stævnen mod M.s bb. side under en vinkel på ca.  $90^\circ$ . Kl.  $15^{43}$  beordredes maskinen fuld kraft frem for at holde skibene sammen, og redningsbådene blev svinget ud. Kl.  $16^{00}$  var det konstateret, at begge skibe var tætte, og kl.  $17^{44}$  bragtes skibene klar af hinanden. Kl.  $19^{15}$  satte S. kursen mod Cherbourg, hvortil skibet ankom kl.  $22^{30}$ . Ved kollisionen fik S. et hul i boven over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra M. foreligger ikke.

189. M/S DAN VIKING af København, 483 B. R. T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Landskrona til København.

*Tørnet kaj* d. 24. juni i Københavns havn.

Politirapport dat. 24. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. og 25. juni.

Kl. ca.  $13^{30}$ , da D.V. var ved at svaje i havnebassinet ud for Havnegade, omstilledes manøvrehåndtaget for skruen fra bak til frem. Skruen forblev imidlertid i bakstilling, og først efter at motorens omdrejningstal var blevet nedsat, lod skruen sig omstyre til frem, men kort efter tørnede D.V. med agterenden mod kajen, hvorved der opstod mindre skader på skib og kaj, og 6 personer kom til skade. 4 af de tilskadekomne blev i ambulancer kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

190. Ff. KLITTEN af Esbjerg, 42 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr. På rejse fra Esbjerg til fiskeplads i Nordsøen.

*Påsejlet lys- og fløjtetønde* d. 28. juni i Nordsøen.

Søforklaring i Esbjerg d. 30. juli.

Kl. ca.  $16^{00}$ , da K. i klart og roligt vejr befandt sig ud for Grådyb Barre, sås Grådyb lys- og fløjtetønde ret forude i kort afstand. Farten var ca. 7 knob. Det forsøgte forgæves at ændre kursen, og fartøjet tørnede med stævnen mod bøjen. Ved påsejlingen fik K. stævnen knust.

Anm. Ministeriet må antage, at påsejlingen skyldes, at der ikke er blevet holdt behørig udkgig om bord i K.

191. SM. LANGELANDS PAKET af Rudkøbing, 121 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Lohals til København med stykgods.

*Kollideret* d. 14. juli i Storebælt.

Søforklaring i Rudkøbing d. 27. juli.

Kl. ca.  $15^{35}$ , da L.P. var på vej ud fra Lohals havn, passerede Ff. „AMY“ af Lohals foran om L.P. på en Ø.-lig kurs. Der afgaves 1 lang tone med fløjten. Kort efter drejede A. hårdt stb. over og tørnede efter at være drejet ca.  $200^\circ$  mod L.P.s bb. låring. Ved kollisionen led L.P. nogen ovenbords skade.

Af den af A.s besætning afgivne forklaring fremgår at A. befandt sig ca. 3—4 skibslængder fra havneindsejlingen, da L.P. sås for udgående. Roret lagdes stb. for at svaje helt rundt. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at L.P.s fører har bedømt afstanden mellem skibene forkert.

192. Ff. AMY af Lohals.

*Kollideret* d. 14. juli i Storebælt.

Søforklaring i Rudkøbing d. 27. juli.

Se nr. 191.

193. Ff. FLORA af Vesterø havn, 34 B. R. T. Bygget 1928 af eg. På rejse fra København til Læsø.

*Tørnet rutebøje* d. 15. juli i Kattegat; søgt nødhavn.

Søforklaring i Byrum d. 7. aug.

Kl.  $18^{00}$ , da F. i stille, klart vejr befandt sig for N.-gående i rute 36, overlod føreren roret til bedstemanden og gik under dæk. Kl.  $19^{00}$  gik bedstemanden ned i motorrummet og smurte motoren, hvorefter han gik under dæk og lavede kaffe. Da han havde drukket kaffe, faldt han i søvn. Kl.  $19^{34}$  tørnede F. mod lys- klokketønden på  $56^\circ 42' N.$ ,  $11^\circ 11' Ø.$  (pkt. 32 i rute 36). Ved kollisionen led fartøjet betydelig skade på stb. bov. Kl. ca.  $22^{00}$  ankom F. til Anholt havn, hvor skaden udbedredes midlertidigt.

Anm. Årsagen til kollisionen fremgår af det ovenfor anførte.

194. M/S GODTHÅB af Trangisvåg, 99 B. R. T. Bygget 1886 af eg og bøg. På fiskeri i Davisstrædet.

*Tørnet isskosse* d. 3. aug. i Davisstrædet; *sprunget læk*.

Søforklaring i Holsteinsborg d. 11. aug.

Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da G., der sejlede med en fart på 3—4 knob, under en frisk brise befandt sig ca. 12 sm. V. for Anders Olsens Sund, tørnede skibet mod en isskosse. Ved påsejlingen blev G. læk i forskibet. Pumpning påbegyndtes, og G. sejledes til Holsteinsborg, hvortil det ankom kl. 14<sup>30</sup>.

195. Ff. TRYGVE af Våg, 44 B. R. T. Bygget 1946 af eg og bøg.

*Påsejlet pakhuis* d. 4. aug. i Klaksvig.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. aug.

Under forhaling tværs over fjorden ved Klaksvig, foretoges en fejlmanøvre, hvorved T. påsejlede et pakhuis, som er bygget delvis ude i vandet. Ved påsejlingen blev skibets forstævn, lønning og waterbord beskadiget.

Anm. Årsagen til påsejlingen fremgår af det ovenfor anførte.

196. M/S JYTTE SKOU af København, 3885 B. R. T. Bygget 1949 af stål.

*Påsejlet* d. 5. aug. i Puerto Cortes.

Søforklaring i New York d. 3. sept.

D. 5. aug., da J.S. lå fortojlet ved kaj, tørnede M/S „BOGE“ af Slite under dette skibs manøvrer for at gå til kaj med stævnen mod J.S.s bov, hvorved der fremkom et mindre hul ca. 20' over vandlinien.

Anm. Søforklaring fra B. foreligger ikke.

197. M/Fg. JACOB NIELSEN af Stubbekøbing, 85 B. R. T. Bygget 1926 af stål. På rejse fra Odense til Fredericia.

*Kollideret* d. 13. aug. i Odense Kanal; *grundstødt*.

Søforklaring i Sønderborg d. 15. aug.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da J.N. for udgående befandt sig ca.  $\frac{1}{4}$  sm. N. for Stige, sås forude et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „SCHWENAU“ af Flensburg. Farten blev nedsat, og der holdtes tæt til kanalens stb. side. Da afstanden til S. var ca. 50 m, mistede J.N. styringen og drejede bb. over. Maskinen beordredes fuld kraft frem og derpå fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede S. med bb. mod J.N.s bb. side, hvorved begge skibe blev lettere beskadiget. Ved kollisionen grundstødte J.N. med agterskibet, men kom kort efter flot ved egen hjælp.

Anm. Søforklaring fra S. foreligger ikke.

198. Ff. CARL JOLLE af Fåborg, 18 B. R. T. Bygget 1951. På fiskeri i Kattegat.

*Kollideret* d. 20. aug. i Kattegat.

Søforklaring og søforhør i Fåborg d. 28. aug.

Kl. 15<sup>15</sup>, da C.J. i klart vejr med stærk S.-gående strøm befandt sig i Læsø Rende, hørtes en bankende lyd fra motoren. Føreren gik ned i motorrummet for at efterse motoren. Da han kort efter kom på dækket igen, sås tæt forude om stb. S/S „ROTA“ af Odense, der styrede en S.-lig kurs. Motoren kastedes fuld kraft bak, men umiddelbart efter tørnede C.J. med stævnen mod R.s bb. side, hvorved C. J. blev lettere beskadiget.

Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.

199. M/S SCHWINGE af Stade.

*Tørnet kaj* d. 27. aug. i Bogense havn.

Politirapport dat. 12. sept.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da S., der havde „kendt mand“ om bord, ved hjælp af trosser og uden motorhjælp var i færd med at svaje rundt i havnen, rørte skibet med stævnen bolværket, som blev lettere beskadiget.

200. M/S KARNA DAN af Esbjerg, 953 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra Bordeaux til Valencia i ballast.

*Kollideret* d. 30. aug. i Gibraltarstrædet.

Søforklaring i Ålborg d. 18. sept.

Kl. 11<sup>40</sup>, da K.D. under en svag luftning med tæt tåge og Ø.-gående strøm befandt sig i Gibraltarstrædet afgivende tågesignaler og gående med nedsat fart, sås på radarskærmen et objekt forude 10° om bb. i en afstand af ca. 5 sm. Objektet nærmede sig hurtigt, hvorfor skruen kobledes fra kl. ca. 11<sup>53</sup>. Kl. ca. 11<sup>54</sup> hortes tågesignal — 1 lang tone fra et andet skib forude om bb. og umiddelbart efter 2 lange toner. Kl. ca. 12<sup>00</sup> sås 4 streger forude om

bb. i en afstand af ca. 50 m boven af et modgående skib, som senere viste sig at være M/S „ULYSSES“ af Liberis. Motoren kastedes fuld kraft frem, og roret lagdes hårdt stb. Kort efter tørnede U. med stævnen mod K.D.'s bb. side, hvorved K.D.'s brohus og skibsside fra øverste brodæk til ca. 4 fod over vandlinjen blev trykket ind. 3 mand of besætningen kom lettere til skade.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

201. M/S MIRANDA af Marstal, 285 B. R. T. Bygget 1921 af stål. På rejse fra Frankrig til Odense med tinplader.

*Kollideret* d. 6. sept. i Østersøen.

Søforklaring i Marstal d. 9. sept.

Kl. ca. 16<sup>20</sup>, da M., styrede rv. 62°, i stille, klart vejr befandt sig ØNØ. for Kiel fyrskib, sås forude i en afstand af ca. 1 sm. et medgående skib, der senere viste sig at være Ff. „LINGBANK“ af Sassnitz. Kort efter sås L. ændre kurs, først mod bb., og derpå mod stb. indtil det styrede ret mod M. Roret blev lagt hårdt bb., men umiddelbart efter tørnede L. med stævnen mod M.s stb. låring, hvorved M. fik en del ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

202. M/Fg. ÆRØ af Ærøskøbing, 292 B. R. T. Bygget 1931 af stål. På rejse fra Ærøskøbing til Svendborg.

*Kollideret* d. 3. okt. i Svendborgsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 6. okt.

Kl. ca. 07<sup>30</sup>, da Æ., der havde stærk medgående strøm, i tæt tåge med begge motorer gående langsomt frem og afgivende tågesignal befandt sig tæt V. for Svendborg-Vindeby, hørtes tågesignal forude om bb. fra et andet skib, og næsten samtidig sås på radarskærmen et skib forude om bb., der senere viste sig at være M/Fg. „SVENDBORGSUND“ af Svendborg. Begge motorer stoppedes straks, ICort efter sås S. forude om bb. i en afstand af ca. 10 m. Motorerne beordredes forceret bak, og roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter tørnede Æ. med bb. bov mod bb. side af S. Ved kollisionen led Æ. ubetydelig skade.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kort efter, at S. kl. 07<sup>30</sup> i tæt tåge havde forladt færgelejet i Svendborg med motoren gående langsomt frem og afgivende tågesignal, hørtes forude om stb. et tågesignal. Dette tågesignal mentes at være afgivet af Æ., som antoges at være så langt borte, at S. kunne passere foran om Æ. Da udkigsmanden lidt senere varskoede motors tøj fra Æ., blev roret lagt hårdt stb. rå sekunder efter sås dette skib tæt forude om bb., og umiddelbart efter indtraf kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge i forbindelse med strømforholdene.

203. M/Fg. SVENDBORGSUND af Svendborg, 115 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg.

*Kollideret* d. 3. okt. i Svendborgsund.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 6. okt.

Se nr. 202.

204. Ff. LANGHOLM af Thyborøn, 31 B. R. T. Bygget 1945 af eg. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn.

*Kollideret* d. 4. okt. i Nordsøen.

Politirapport dat. 4. okt.

Kl. ca. 03<sup>00</sup>, da L. i klart vejr befandt sig SV. for Thyborøn Kanal, overlod bedstemanden roret til kokken med ordre til at styre efter agterlanterne på 2 medsejlende fiskefartøjer. Efter at have tilset maskinen tog bedstemanden ophold på dørken i styrehuset. Kl. 03<sup>55</sup> opdagede rorsmanden agterenden af et andet skib tæt forude om stb. Roret lagdes hårdt bb.; men umiddelbart efter tørnede L. med stb. side af stævnen mod agterenden af det andet skib, som senere viste sig at være Ff. „PISCATOR“ af Hvide Sande.

Af den af P.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. 03<sup>55</sup> lå til ankers ca. 13 sm. SV. for Thyborøn, hørtes motorstøj tæt ved, og umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen blev P.s agterstavn en del beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at bedstemanden om bord i L. undlod at holde behørig udvig.

205. Ff. PISCATOR af Hvide Sande, 20 B. R. T. Bygget 1938. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* den 4. okt. i Nordsøen.

Politirapport dat. 11. okt.

Se nr. 204.

206. Ff. KAREN HOLM af Lemvig, 43 B. R. T. Bygget 1947 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Påsejlet* d. 5. okt. i Nordsøen.

Søforklaring i Lemvig d. 14. okt.

Kl. ca. 02<sup>15</sup>, da K.H. under en svag SØ.-lig brise med klart vejr lå til ankers ca. 112 sm. V.t.S. af Thyborøn Kanal, blev fartøjet påsejlet af et ukendt skib. Ved påsejlingen fik K.H. stævnen, 6 støtter samt lønning og skandæk i stb. side svært beskadiget.

Anm. Søforklaring fra det andet skib foreligger ikke.

207. M/S STELLARASK af Vejle, 150 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Colombo til Tuticorin.

*Kollideret* d. 7. okt. ved Forindiens Ø.-kyst.

Søforklaring i Colombo d. 25. nov.

Kl. ca. 04<sup>30</sup>, da S. under en jævn VSV.-lig brise var for indgående i sejllobet til Tuticorin, sås ret forude i ringe afstand en lægter, der ikke førte lanterner. Roret lagdes hårdt stb., maskinen beordredes stoppet og derpå fuld kraft frem, men umiddelbart efter tørnede lægteren mod S.s bb. side. Ved kollisionen fik S. mindre ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra lægteren foreligger ikke.

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

*Kollideret* d. 7. okt. på Oslo Fjord.

Søforklaring i Drammen d. 9. okt.

Om formiddagen, da T., der havde lods om bord, i stille, klart vejr befandt sig mellem Krok og Bjørneskjær, sås på radaren ekkoet fra et andet skib, der befandt sig forude om bb. Noget senere sås en slæbebåd, der senere viste sig at være M/S „ODIN“ af Oslo slæbende en pram. Da T. passerede Bjørneskær, sattes kursen mod Svelviksstrømmens vestre løb, hvorefter pejlingen af O. trak stb. over, men kort efter ophørte pejlingen af O. at ændre sig, hvorfor der afgaves to korte toner med fløjten, og kursen ændredes bb. over, men umiddelbart efter tørnede T.s stævn mod O.s bb. låring.

Af den af O.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj befandt sig i ostre løb ved den S.-lige indsejling til Svelviksstrømmen, sås T. styrende mod østre løb. Kursen ændredes stb. over, til Saltskær havdes om bb., men da O. var kommet over i det vestre løb, sås T. ændre kurs bb. over og styre lige mod O. Kort efter hortes tre korte toner fra T. Roret lagdes hårdt stb., men umiddelbart efter indtraf kollisionen, som ovenfor anført. Ved kollisionen led O. betydelig ovenbords skade.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at de to forere misforstod hinandens manøvrer. manøvrer.

209. M/S SPIGERBORG af København, 2339 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*Tørnet kaj* d. 12. okt. i Port Arthur.

Søforklaring i Edinburgh d. 3. nov.

Kl. ca. 11<sup>19</sup>, da S., der havde lods om bord, med langsom fart sejlede ind i Taylor Bayon Turning Basin, stoppedes maskinen, og roret lagdes hårdt stb. kl. 11<sup>20</sup> beordredes maskinen halv kraft bak, men da ordren ikke blev udført, beordredes maskinen fuld kraft bak, og stb. anker sattes med 15 favne kæde. Umiddelbart efter gik maskinen fuld kraft bak, men omtrent samtidig hermed tørnede S. med stævnen mod kajen. Ved kollisionen opstod skade på kajen, og S. blev læk i stævnen over vandlinien.

210. S/S CONCORDIA af København, 285<?> B.R.T. Bygget 1942 af stål. På rejse fra Tynedock til Randers med kul.

*Kollideret* d. 15. okt. på Tyne.

Søforklaring og søforhør d. 2. nov. i Helsingør.

D. 15. okt., da C., der havde lods om bord, i let diset vejr med udgående strøm med langsom fart var for udgående i stb. side af sejllobet, sås ret forude et modgående skib, der senere viste sig at være M/S „ORE REGENT“ af Monrovia. Roret lagdes stb., og der afgaves 1 kort tone med fløjten. Fra O.R. hørtes 2 korte toner, og dette skib sås dreje bb. over. Roret lagdes bb., og maskinen beordredes fuld kraft frem og kort efter fuld kraft bak, men umiddelbart efter, kl. 16<sup>15</sup>, tørnede O.R. med stævnen mod C.s bb. side. Ved kollisionen fik C. ret svære ovenbords skader.

Anm. Søforklaring fra O.R. foreligger ikke.

211. M/Fg. HELSINGØR af Helsingør, 1123 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Helsingør til Hålsingborg med passagerer.

*Kollideret* d. 19. okt. i Sundet.

Søforklaring og søforhør i Helsingør d. 26. og 31. okt. og 30. nov.

Kl. 19<sup>38</sup> afgik H. fra Helsingør under en jævn S.-lig brise med N.-gående strøm. Da H. befandt sig ca. 150 m fra det N.-lige indløb til Hålsingborg havn, observeredes det røde sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „VÄSTTANK“ af Stockevik, som var for udgående. Maskinen blev beordret langsomt frem, men da det observeredes, at V. var for udgående mod det N.-lige havneindløb blev begge maskiner beordret fuld kraft bak samtidig med, at der blev afgivet 3 korte toner med fløjten. Kort tid efter tørnede H. med stævnen mod V.s bb. side. Ved kollisionen skete der betydelig skade på begge skibe.

Anm. Søforklaring fra V. foreligger ikke.

212. M/S HOLGER af København, 45 B. R. T. Bygget 1958 af stål.

*Kollideret* d. 31. okt. på Københavns Red.

Søforhør i København d. 14. dec.

Kl. 11<sup>30</sup>, da H. under en svag SØ.-lig brise med dønning skulle fortøje langs siden af M/S „FINNMAID“ af Helsinki, der sejlede med en fart af ca. 4 knob, mistede H. styringen og tørnede med bb. side hårdt mod F.s stb. side. Ved kollisionen fik F. to mindre indtrykninger i skibssiden.

Anm. Søforklaring fra F. foreligger ikke.

213 M/S MARIE SKOU af København, 4219 B. R. T. Bygget 1957 af stål.

*Kollideret* d. 3. nov. i Montreal havn.

Søforklaring i Antwerpen d. 2. dec.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da M.S., der havde lods om bord, under en jævn brise med maskinen gående ganske langsomt frem var ved at gå til kaj ved pier 48, blev skibet af strøm og vind sat ind mod et ved pier 49 fortøjet skib, M/S „CIS BRÖVIG“ af Farsund. Bb. anker blev stukket i bund med AU iåvne ksedej men ankeret dræggede, os M.S. tørnede med stb. side mod C.B.s bb. side. Under de følgende manøvrer for at komme til kaj tørnede M.S. med stb. bov mod en kran på kajen, hvorved skib og kran blev lettere beskadiget.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionerne skyldes vind- og strøforholdene.

214. Ff. HARBOE af Hirtshals, 11 B. R. T. Bygget 1936. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

*Kollideret* d. 8. nov. i Nordsøen.

Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 11. nov.

Kl. ca. 19<sup>30</sup>, da H., der gjorde 6 knobs fart, under en jævn SV.-lig brise med god sigtbarhed befandt sig ca. 6 sin. VNV. af Hirtshals havn styrende ØSØ., sås forude om bb. top-lanternerne på et skib, der styrede en VSV.-lig kurs, og senere viste sig at være S/S „YNGEN“ af Karlstad. H. holdt kurs og fart, og ca. 5 min. senere, da sammenstød syntes uundgåeligt, lagdes roret hårdt bb. for at H. kunne passere Y. på dennes stb. side. Kort efter ramte Y. med stævnen H. forude om stb. Ved kollisionen led H. alvorlig ovenbords skade, hvorfor Y. ledsagede H. til Hirtshals havn.

Anm. Søforklaring fra Y. foreligger ikke.

215. Depotskib HJÆLPEREN.

*Kollideret* d. 16. nov. i Københavns havn.

Søforhør i København d. 24. nov. og d. 14. jan. 1960.

Kl. 09<sup>42</sup>, da H. for udgående under en hård Ø.-lig kuling befandt sig i fyrinien i Kronløbet ca. 400 m fra molehovederne, sås uden for molen ved Trekroner ca. 30°—40° om stb. et skib, der senere viste sig at være M/S „CERES“ af Helsinki nærme sig søndre molehoved på en NV.-lig kurs. Der afgaves en lang tone med fløjten, og begge motorer beordredes fuld kraft frem, hvorpå der igen afgaves en lang tone. Umiddelbart efter afgaves to gange 2 korte toner, og kursen sattes mod Kronløbets nordlige side. Da H. nærmede sig nordre molehoved, sås C. klar af søndre molehoved styrende en V.-lig kurs. Der afgaves igen 2 korte toner og holdtes endnu mere over i løbets nordlige side. Da H. befandt sig ud for nordre molehoved, beordredes begge motorer fuld kraft bak. Fra C. hørtes en lang tone, og næsten samtidig tørnede C. med stævnen mod H.s stb. side og pressede H. ind mod molen. Ved kollisionen blev begge skibe svært beskadiget.

Af den af C.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib, der havde lods om bord, befandt sig i Kronløbets nordlige del mellem 2-kosten og molerne styrende mod indsejlingen, sås H. i yderhavnen styrende en N.-lig kurs. Der hørtes 2 korte toner afgivet fra H., hvorefter der beordredes afgivet 1 kort tone med fløjten. Fløjten satte sig imidlertid fast, således at signalet blev en lang tone. Da C. befandt sig ca. 150 m fra molerne på en kurs, der førte ca. 20—25 m klar af nordre molehoved, kastedes motoren fuld kraft bak, og roret lagdes hårdt bb. Kort efter skete kollisionen som ovenfor anført.

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



216. SM. VERONA NORD af Hundested, 127 B. R. T. Bygget 1926 af stål.  
*Påsejlet* d. 17. nov. i Frederikshavns havn.  
 Søforklaring i Frederikshavn d. 19. nov.  
 Kl. ca. 16<sup>15</sup>, da V.N. lå fortøjet ved kaj, blev skibet påsejlet af M/S „RÄVIND“ af Rå, der var for udgående og havde lods om bord. Ved påsejlingen blev V.N. lettere beskadiget.  
 Anm. Søforklaring fra R. foreligger ikke.
217. M/S ESSO KØBENHAVN af København, 12062 B. R. T. Bygget 1930 af stål.  
 På rejse fra Ålborg til Fawley i ballast.  
*Kollideret* d. 20. nov. i Limfjorden.  
 Søforklaring i Nyborg d. 28. nov.  
 Kl. 01<sup>29</sup>, da E.K., der havde lods om bord, og hvis maskiner gik meget langsomt frem, under afgivelse af forskriftsmæssige tågesignaler i tæt tåge befandt sig for udgående i stb. side af sejløbet N. for Bredhage, hørtes tågesignal fra et skib forude. Begge maskiner beordredes stoppet, og samtidig sås forude om stb. det grønne sidelys fra et modgående skib, der senere viste sig at være SM. „TANNIS“ af Hirtshals. Kl. 01<sup>30</sup> sås T. ændre kurs stb. over. Maskinerne blev straks beordret fuld kraft bak, og der af gaves 3 korte toner med fløjten, men umiddelbart efter tørnede T. med stævnen mod E.K.s stb. bov.  
 Af den af T.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette skib kl. ca. 01<sup>25</sup> i tæt tåge med maskinen gående langsomt frem og afgivende forskriftsmæssige tågesignaler befandt sig for indgående i sejløbet N. for Bredhage, hørtes tågesignaler fra E.K. forude om bb. Skruens vendbare blade blev straks stillet i neutral stilling, og umiddelbart efter sås lystenden N. for Bredhage 1 streg forude om bb. og overet med bøjen E.K.s 2 hvide toplys. Kort efter hørtes 3 korte toner fra E.K., og roret lagdes stb., men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført. Ved kollisionen fik T. en mindre lækage og en del ovenbords skader.  
 Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes tåge.
218. SM. TANNIS af Hirtshals, 85 B. R. T. Bygget 1911 af træ. På rejse fra Rønne til Ålborg med lervarer.  
*Kollideret* d. 20. nov. i Limfjorden.  
 Søforklaring og søforhør i Ålborg d. 26. nov.  
 Se nr. 217.
219. M/S ILSE CLAUSEN af Kolding, 299 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Kolding til Hamburg.  
*Kollideret* d. 25. nov. i Kielerkanalen.  
 Søforklaring og søforhør i Kolding d. 28. nov.  
 Kl. 14<sup>15</sup>, da I.C. under en jævn SV.-lig brise med ca. 1 km sigtbarhed passerede Nübbel, skiftedes lods. Da I.C. nærmede sig vigepladsen Fischerhutte sås, at afstanden til et andet skib, som senere viste sig at være polsk S/S „USTKA“, og som i nogen tid ifølge radarobservation havde ligget ca. 0,4 sm. foran I.C. formindskedes. Maskinen beordredes langsomt frem og derefter stoppet. Da U. sås at holde tæt ved pælene på N.-siden af vigepladsen og tilsyneladende ikke gjorde fart, afgaves signal for overhaling, maskinen beordredes halv kraft frem, og kursen ændredes lidt bb. over. Da I.C.s stævn befandt sig ud for U.s hæk, beordredes kanalfart (15 km/t), men umiddelbart efter sås U. dreje bb. over og forøge sin fart. Maskinen beordredes stoppet, og kursen ændredes lidt bb. over. Da U. stadig nærmede sig, beordredes roret midtskibs og maskinen halv kraft bak, og umiddelbart efter hårdt bb. og fuld kraft bak. Da maskinen gik fuld kraft bak, drejede I.C. stb. over, hvorfor maskinen beordredes halv kraft frem, men kl. 15<sup>50</sup> tørnede I.C.s stb. bov mod U.s bb. side midtskibs. Ved kollisionen opstod skade på I.C.s skanseklædning i stb. side.  
 Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.
220. M/S MARY NORTH af København 1176 B. R. T. Bygget 1959 af stål. På rejse fra Genoa til Valencia i ballast.  
*Kollideret* d. 26. nov. i Middelhavet.  
 Søforhør i København d. 15. dec.  
 Kl. ca. 02<sup>30</sup>, da M.N. i stille, klart vejr befandt sig på ca. 40°33'N., 1°45' Ø. styrende rv. 236°, sås ca. 35° om bb. toplysene og det grønne sidelys fra et skib, der senere viste sig at være M/S „BARRERAS PUENTO“ af Vigo. En række korte toner afgaves med fløjten. Kort efter stoppedes motoren, og kl. 02<sup>33</sup> beordredes motoren fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves med 3 korte toner med fløjten. Kl. ca. 02<sup>34</sup> tørnede B.P. med stævnen mod M.N.s bb. side ca. 2—3 m fra stævnen. Ved kollisionen led M.N. en del ovenbords skade.  
 Anm. Søforklaring fra B.P. foreligger ikke.
221. M/S SIRI II af Svendborg, 346 B. R. T. Bygget 1939 af stål. På rejse fra Halmstad til Ventspils.  
*Kollideret* d. 27. nov. i Københavns havn.

Søforklaring og søforhør i Nykøbing F. d. 5. dec.

Kl. ca. 18<sup>10</sup>, da S. II under en jævn SØ.-lig brise passerede det nordre molehoved ved indsejlingen til Københavns havn tæt om stb. og styrede ret på det faste grønne fyr på redmolen, sås ca. 2 streger om stb. et rødt lys og lodret derover et hvidt lys fra et skib, som senere viste sig at være „CROSSFJORD“ af Skärhamn. Roret lagdes hårdt bb. over samtidig med, at 2 korte toner afgaves med fløjten. Noget senere hørtes fra C. 3 korte toner, hvorefter motoren i S. II kastedes fuld kraft bak samtidig med, at 3 korte toner afgaves med fløjten. Kort efter tørnede C. med stævnen mod S. II.s stb. bov, hvorved der opstod en del ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra C. foreligger ikke.

222. M/S LYSEGRUND af København, 757 B. R. T. Bygget 1955 af stål.

*Kollideret* d. 2. dec. i Københavns havn.

Søforhør i København d. 14. dec.

Kl. ca. 07<sup>30</sup>, da L. for udgående under en stiv ØSØ.-lig kuling befandt sig midt i havnebassinet i Kalkbrænderihavnen stævnedes mod agterenden af M/S „SVAN“ af Oslo, der lå fortojlet ved kaj, beordredes maskinen langsomt frem, og roret lagdes hårdt bb. Da L. befandt sig ca. 15 m fra S., kastedes maskinen fuld kraft bak og bb. anker blev stukket i bund, men kort efter tørnede L. med stb. bov mod agterenden af S.

Af den af S.s besætning afgivne forklaring fremgår, at kl. ca. 07<sup>30</sup>, da dette skib lå fortojlet ved kaj, blev det påsejlet af L. som ovenfor anført. Ved påsejlingen fik S. mindre ovenbords skader.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes vejrforholdene.

223. M/S BRITANNIA af Svendborg, 500 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

*Kollideret* d. 11. dec. i Rouen.

Søforhør og søforklaring i Svendborg d. 17. feb. 1960.

Kl. ca. 12<sup>10</sup>, da der under havnemanøvrer blev beordret fuld kraft frem, sprang sikringerne i den elektriske maskintelgraf, hvorfor ordren blev givet gennem talerøret til maskinrummet.

På grund af støj blev ordren misforstået, og maskinen blev sat på fuld kraft bak. Da fejlmanøvren opdagedes kastedes bb. anker og samtidig blev ordren gentaget og rettet. Umiddelbart efter kolliderede B. med M/S „MARIE LOUISE SCHIAFFINO“, der lå fortojlet ved kajen.

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

224. Ff. LIBANON af Skagen, 28 B. R. T. Bygget 1924 af eg og bøg.

*Kollideret* d. 14. dec. i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 22. dec.

Kl. ca. 18<sup>45</sup>, da L. efter endt losning var afgået fra den Ø.-lige kaj i østre bassin, sås Ff. „URSHOLM“ for indgående i bassinet i en afstand af ca. 20 m. Motoren sattes på fuld kraft bak, men umiddelbart efter ramte L. U. på stb. bov. Ved kollisionen skete der en del skade på U.s opstående og skrog.

Af den af U.s besætning afgivne forklaring fremgår, at da dette fartøj var for indgående i østre bassin, sås L. om stb. i færd med at gå fra kaj. Kort tid efter sås U. dreje stb. over. U.s motor sattes straks på fuld kraft bak, men umiddelbart efter skete kollisionen som ovenfor anført.

Anm. Ministeriet må antage, at kollisionen skyldes, at de to skibe har misforstået hinandens manøvrer.

225. Ff. URSHOLM af Skagen, 31. B. R. T. Bygget 1932 af eg.

*Kollideret* d. 14. dec. i Skagen havn.

Søforklaring i Skagen d. 22. dec.

Se nr. 224.

226. M/S SIWEKA af København, 1896 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Hamburg til Horsens.

*Tørnet kaj* d. 17. dec. i Horsens havn.

Søforklaring i Karachi d. 3. feb. 1960.

Kl. 00<sup>15</sup> da S., der havde lods om bord, i diset vejr næscrmede sig kajen i Horsens havn, bemærkedes det, at skibet, der med maskinen gående fuld kraft frem under indsejlingen til havnen havde gjort ringe fart, pludselig øgede farten. Maskinen beordredes fuld kraft bak og straks efter forceret fuld kraft bak. Bb. anker sattes, men kort efter tørnede S. med stb. bov mod kajen. Ved kollisionen fik S. en mindre bule i stb. bov, og der opstod nogen skade på kajen.

227. M/S ABSALON af København, 1682 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Malmø til København med passagerer.

*Kollideret* i Malmø havn d. 18. dec.

Søforhør i København d. 4. feb. 1960.

Kl. 17<sup>04</sup> afgik A. fra kaj i Malmø. Umiddelbart efter sås M/S „ORANGE MOON“ udfor indsejlingen, hvor den tilsyneladende afventede A.s udsejling. Kl. 17<sup>09</sup> begyndte O.M. at sejle fremover, og kl. 17<sup>10</sup> beordredes A.s maskine fuld kraft bak, men umiddelbart efter ramte O.M.s stævn A.s bb. side. Ved kollisionen opstod mindre skade på A.

Anm. Søforklaring fra O.M. foreligger ikke.

228. M/S TOTO af Hobro, 199 B. R. T. Bygget 1902 af stål. På rejse fra Stettin til Odense med kul.

*Kollideret* d. 21. dec. på Oder.

Søforklaring i Odense d. 13. jan. 1960.

Kl. ca. 18<sup>50</sup> afsejlede T. under en svag SSV.-lig brise fra Stettin med lods om bord. Lidt senere blev det tåget, og motoren sættes på halv kraft frem og senere langsomt. Der afgaves forskriftsmæssigt tågesignal, og T. fulgte flodens højre bred. Der hortes tågesignal fra et skib, der befandt sig agten for T., og kl. 19<sup>47</sup> tørnede det andet skib, der senere viste sig at være M/S „UNION“ af Groningen, mod T.s bb. side midtskibs under'en vinkel på ca. 20°. T. led kun lettere skader.

Anm. Søforklaring fra U. foreligger ikke.

229. SM. KATHRINE PETERSEN af Kolding, 59 B. R. T. Bygget 1945 af eg og bog.

*Påsejlet* d. 30. dec. i Cuxhaven havn.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 11. jan. 1960.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da K.P. under en SSV.-lig kuling lå fortøjet ved en rambuk i Cuxhaven havn, blev skibet påsejlet af M/S „DOLLART“ af Bremen. Ved kollisionen sprang fortøjningerne, og K.P. led betydelig ;ovenbords skade.

Anm. Søforklaring fra D. foreligger ikke.

#### TØRNET UNDERVANDSHINDRING

230. SM. KONGSØRE af Holbæk, 100 B. R. T. Bygget 1944 af eg. På rejse fra København til Frederiksværk med stykgods.

*Tørnet undervandshindring* d. 19. april i Kattegat.

Søforhør i København d. 29. april.

Kl. 00<sup>00</sup>, da K. under en NØ.-lig kuling befandt sig ca. 8 sm. SSV. for Anholt, hørtes en buldrende lyd fra agterskibet, og samtidig faldt motorens omdrejningstal. Skruen kobledes fra, og en undersøgelse viste, at traekakslen til skruen var knækket. Over radioen tilkaldtes assistance, og kl. 09<sup>20</sup> blev K. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Frederikshavn, hvor en nærmere undersøgelse viste, at rorstammen var revnet.

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

231. Ff. KAREN af Sønderborg, 18 B. R. T. Bygget 1949—50. På fiskeri i Nordsoen.

*Rørt undervandshindring* d. 25. april ved Jyllands V.-kyst.

Søforklaring i Sønderborg d. 12. aug.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da K. under en svag til let NV.-lig brise med motoren gående fuld kraft frem styrende N.-over befandt sig ca.  $\frac{3}{4}$  sm. N.-for den hvide 3-kost ved den gravede rende over Grådyb Barre, tørnede fartøjet hårdt mod en undervandshindring og sprang læk. En senere undersøgelse viste, at stævnen var flækket og stråkolen beskadiget over hele sin længde.

#### KÆNTRING

232. M/S DACIA af København, 299 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Akranes til Thorlakshofn med cement.

*Kæntret* d. 7. juni i Nordatlanten; *forlist*.

Søforhør i København d. 12. juni.

Kl. ca. 04<sup>50</sup> passerede D., der styrede Ø., under en let Ø.-lig brise med ringe so Selvogur fyr i 3 sømils afstand. Kl. ca. 05<sup>10</sup> fik skibet stb. slagside, der i løbet af et par minutter ændrede 45°. Motoren stoppedes straks, og der lænsedes fra stb. 2-tank til bb. 3-tank; men slag-siden tiltog. Kl. ca. 05<sup>30</sup>, da D. lå med 60° slagside, gik besætningen i stb. redningsbåd. Kl. ca. 06<sup>20</sup> lå D. med masterne i vandet og sank straks efter på 70 m vand, hvorefter besætningen roede til land.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes, at skibet af en uopklaret årsag er sprunget læk.

## SPRUNGET LÆK

233. SM. HANNE-LIS af Nykøbing F., 74 B. R.T. Bygget 1907 af eg. På rejse fra Nykøbing F. til Rønne med korn.

*Sprunget læk* d. 14. jan. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 16. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. jan.

Kl. ca. 01<sup>30</sup>, da H.-L. under en stiv NV.-lig kuling med snetykning lå underdrejet ved lys- og fløjtetønden SV. for Rønne, opdagedes det, at skibet trak vand. Lænsning påbegyndtes, og skibet sejlede til Rønne, hvor pumpe fra land rekvireredes. En senere undersøgelse viste, at kalfatringen i en nåd under motoren var slået ud i en længde af ca. 10 cm.

Anm. Ministeriet må antage, at H.-L. har arbejdet sig læk i søen.

234. SM. BALTIC af Rønne, 200 B. R. T. Bygget 1918 af stål. På rejse fra Stettin til Kalmar med sukker.

*Sprunget læk* d. 21. jan. i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Neksø d. 23. jan.

Kl. 12<sup>30</sup>, da B. under en stiv til hård SSV.-lig kuling befandt sig i Østersøen, opdagedes det, at motorens svinghjul løb i vand. Hovedmotorens lænsepumper blev straks sat i gang, og kursen sattes mod Neksø, hvortil skibet ankom kl. 18<sup>45</sup>.

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

235. SM. TROSS af Lübeck, 79 B. R. T. På rejse fra Lübeck til Rønne med salt.

*Sprunget læk* d. 3. feb. i Østersøen; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. 3. feb.

Kl. 12<sup>40</sup> sank T., der efter at være sprunget læk Ø. for Møn var taget på slæb af et fiskefartøj, ca. 1½ sm. ØSØ. for Klintholm havn. Vraget er senere blevet fjernet.

Anm. Der Gr intet oplyst om årsagen til havariet.

236. SM. GERDA af Ærøskøbing, 12 B. R. T. På rejse fra Svendborg til Ærøskøbing. *Sprunget læk* d. 7. april i farvandet S. for Fyn; *forlist*.

Politirapport dat. 7. april. Strandingsindberetning dat. 8. april. Søforhør i Ærøskøbing d. 20. april.

Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da G. under en frisk VNV.-lig brise med sigtbart vejr befandt sig ved 3-kosten mellem Drejø og Ærø, opdagedes vand i maskinrummet, hvorefter lænsning påbegyndtes med håndpumpen. Da vandet stadig steg, og motoren stoppede, sattes sejl, hvorefter G. af vind og strøm førtes på grund på Mågesand og blev stående.

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

237. M/S CHRISTIAN I af Kappeln, 134 B. R. T. På rejse fra Gilleleje med gammelt jern.

*Sprunget læk* d. 8. april i Kattegat; *sunket*.

Strandingsindberetning dat. 8. april. Politirapport dat. 8. april.

Kl. ca. 02<sup>00</sup>, da C. under VSV.-lig kuling med S.-gående strøm befandt sig i Sejrbøugten, sprang skibet læk og fik stærk slagside. Da det viste sig umuligt at holde skibet læns ved hjælp af pumperne, afgaves nødsignaler. Kl. 04<sup>45</sup> sank C. efter at besætningen — 6 mand — var taget om bord på et tililende fiskefartøj. C. er senere blevet hævet.

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

238. Ff. KLITTEN af Esbjerg, 42 B. R. T. Bygget 1946 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*Sprunget læk* d. 18. april i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. april.

D. 18. april, da K. under en jævn brise befandt sig ca. 130 sm. SV.t.V. for Grådyb, opdagedes det, at fartøjet trak vand gennem en lækage i agterskibet. Fartøjet lænsedes, og det forsøgte at tætte lækagen indvendig fra. Da K. stadig trak vand, blev det taget på slæb af 2 fiskefartøjer og senere af en redningsdamper og slæbt til Esbjerg.

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

239. M/S OLUF SVEN af København, 866 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra St. Kitts til Ciudad Trujillo med stykgods.

*Sprunget læk* d. 25. maj i Det karaimiske Hav; *forlist*.

Søforklaring i Curacao d. 30. maj. Søforhør i København d. 4. juni.

Kl. ca. 03<sup>15</sup>, da O.S. under en let SØ.-lig brise befandt sig på 17°09'N., 64°21'V., bemærkedes, at skibet havde 5° —10° stb. slagside. Motoren stoppedes, og der pejledes overalt, alt, hvorved der konstateredes meget vand i underlasten i lastrum nr. 2. Der blev straks påbegyndt lænsning fra det pågældende lastrum. Kl. ca. 03<sup>45</sup> var underlasten næsten fuld af

vand, og da slagsiden var tiltaget i faretruende grad, gik besætningen kl. 04<sup>15</sup> i bådene. Kl. 04<sup>45</sup> sank agterskibet, så O.S. stod lodret i vandet. Der hørtes og sås en eksplosion fra 1-lasten. Kl. 04<sup>55</sup> sank O.S. Nødsignaler udsendtes fra redningsbåden, og kl. ca. 05<sup>45</sup> blev besætningen taget om bord i et tililende skib.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til lækagen.

240. SM. TEGL af Lemvig, 126 B. R. T. Bygget 1902 af eg. På rejse fra Kotka til Kolding med træ.

*Sprunget læk* d. 30. maj i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Kolding d. 11. juni.

Kl. 11<sup>17</sup> passerede T. Stenkyrkan på Gotland. Fra kl. 14<sup>30</sup> blæste en frisk SSV.-lig brise med ringe sø, og skibet tog en del vand over fordækket og fik tiltagende bb. slagside. Der pumpedes til stadighed med motorpumpen. Kl. ca. 16<sup>00</sup> steg vandet i lasten, og der pumpedes herefter yderligere næsten uafbrudt med håndpumpen. D. 31. maj kl. 02<sup>35</sup> ankrede T. ved Kronstadt fyr, hvorefter motorens læsepumpe ompakkedes. Derefter pumpedes atter med hånd- og motorpumpe. Senere lettede T. anker og sejlede under stadig pumpning til Kalmar, hvortil skibet ankom kl. 06<sup>54</sup>. Det stedlige brandvæsen tilkaldtes og pumpede T. læns. En undersøgelse viste, at T. var sprunget læk mellem skandæk og øverste klædmngsplanke om bb.

241. SM. GERT HANSEN af Marstal, 150 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Lübeck til Frederiksværk med kul og en lægter på slæb.

*Lægter sprunget læk og sunket* d. 2. juni i Østersøen.

Søforklaring i Frederiksværk d. 4. juni

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da G.H. under en frisk V.-lig brise med kraftige byger med en lægter på slæb befandt sig Ø. for Fehmarn, friskede vinden, og det besluttedes at søge læ i Fehmarnsund. Kl. 18<sup>30</sup> passerede G.H. Staber Huk fyr. Kl. 19<sup>13</sup> opdagedes det, at lægteren var ved at synke. Kl. 20<sup>00</sup> kappedes slæberen, og kl. 20<sup>28</sup> sank lægteren på 54°22'N., 11°15' Ø. på 17 m vand.

Anm. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

242. SM. MIRA af Rudkøbing, 32 B. R. T. Bygget 1888 af eg. På rejse til Rudkøbing med grus.

*Sprunget læk* d. 24. juni i farvandet S. for Fyn; *sunken*.

Strandingsindberetning dat. 26. juni. Søforklaring i Rudkøbing d. 26. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. juli.

Kl. ca. 13<sup>30</sup>, da M. i stille vejr befandt sig på Ribbjerggrunden, opdagedes det, at skibet trak vand. Trods lænsning med motor- og håndpumpe steg vandet så højt, at motoren gik i stå. Det forsøgte at tætte lækagen, der lokaliseredes til 2. plankerang under skandækket på agterkant af lastrummet. Kort efter sank M. imidlertid, og besætningen gik i jollen, men blev senere taget om bord i et forbigående fiskefartøj. M. er senere blevet hævet.

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

243. SM. Ternen af Ristinge, 67 B. R. T. Bygget 1901 af eg og bog. På rejse fra Stralsund til Ålborg med kali.

*Sprunget læk* d. 27. juni i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Århus d. 3. juli.

Kl. 18<sup>00</sup>, da T. under en svag NØ.-lig brise befandt sig N. for Samsø, opdagedes det, at skibet trak vand. Der lænsedes med hånd- og motorpumpe, og T. sejlede til Århus, hvortil det ankom kl. 20<sup>00</sup>. En senere undersøgelse viste, at kalfatringen i en nåd under vandlinien var faldet ud i en længde af 20 cm.

244. Ff. BERTHE af Skagen, 13 B. R. T. Bygget 1952. På rejse fra Skagen til Frederikshavn.

*Sprunget læk* d. 26. aug. i Kattegat; *sunken*.

Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 29. aug.

Kl. ca. 17<sup>30</sup>, da B. under en VNV.-lig kuling befandt sig i Kattegat ud for Ålbæk Bugt, gik motoren i stå. Under forsøg på at starte motoren igen opdagedes det, at fartøjet var sprunget læk i bb. side af agterskibet. Lækagen tætnedes midlertidigt, og det lykkedes at starte motoren, hvorefter der styredes mod Ålbæk. Da B. noget senere befandt sig ca. 3 sm. fra land, begyndte B. igen at trække vand. Det forsøgte at holde fartøjet flydende ved hjælp af håndpumpen, men da vandet stadig steg, sprang føreren, der var alene om bord, i vandet og svømmede hen til nogle bundgarnspæk-, hvorfra han blev reddet i land d. 27. aug. kl. ca. 06<sup>00</sup>. Fartøjet er senere hævet.

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

245. Ff. CODAN af Snogebæk, 16 B. R. T. Bygget 1933 af eg og bøg. På fiskeri i Østersøen.

*Sprunget læk* d. 17. sept. i Østersøen.

Søforklaring i Neksø d. 24. sept.

Kl. 07<sup>15</sup>, da C. under en jævn til frisk NNV.-lig brise befandt sig 10 sm. Ø.<sup>1/2</sup>N. for Neksø, bemærkedes det, at motoren satte ud. En nærmere undersøgelse viste, at der stod vand i motorrummet, samt at vandet steg hurtigt. Pumpning påbegyndtes, og C. blev taget på slæb af et tilkaldt fiskefartøj og bugseret til Neksø, hvortil det ankom kl. ca. 10<sup>30</sup>.

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

246. SM. MAGDA af Marstal, 70 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Stralsund til Odense med briketter.

*Sprunget læk* d. 20. okt. i Østersøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Odense d. 6. nov.

Kl. ca. 15<sup>30</sup>, da M. under en svag VSV.-lig brise og rolig sø passerede lystønden ved Gellen, sattes kursen mod Grønsund. Om aftenen friskede vinden til stiv kuling med høj sø. Kl. ca. 20<sup>00</sup> opdagedes det, at motorens svinghjul løb i vand. Der holdtes af for vind og sø, medens skibet blev pumpet læns, hvorefter kursen ca. 2 timer senere ændredes N.-over. Da M. kom i læ under Møens kyst, opankredes skibet d. 21. okt. kl. ca. 06<sup>00</sup>. En undersøgelse viste, at roret var beskadiget, hvorfor det besluttedes at sejle til Fakse Ladeplads, hvortil M. ankom kl. ca. 11<sup>00</sup>.

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

247. Ff. EVA THINNESEN af Esbjerg, 35 B. R. T. Bygget 1927 af eg og bøg. På rejse fra fiskeplads til Esbjerg.

*Sprunget læk* d. 14. nov. i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. nov.

D. 14. nov., da E.T. under en stiv kuling var på rejse til Esbjerg opdagedes det, at der strømmede vand ind i lasten. Ved hjælp af pumperne holdtes skibet læns, og sejladsen fortsattes til Esbjerg, hvor en undersøgelse viste, at en del værk manglede mellem plankerne i stb. side ud for agterste lastrum.

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

248. SM. VERA MORTENSEN af Frederiksværk, 99 B. R. T. Bygget 1909 af stål. På rejse fra Stralsund til Grenå med briketter.

*Sprunget læk* d. 23. nov. i Storebælt.

Søforklaring i Grenå d. 26. nov.

Kl. 08<sup>20</sup>, da V.M. under en let S.-lig brise med diset vejr befandt sig ved Halskov Rev fyrskib, opdagedes vand i lasten. Ved hjælp af skibets pumper holdtes lasten læns for vand, og rejsen fortsattes til Grenå, hvor ladningen blev opløst. Én undersøgelse viste, at en nagle var faldet ud af bunden på skibet.

Anm. Årsagen til lækagen fremgår af det ovenfor anførte.

249. SM. ØSTERBY af Østerby, 48 B. R. T. Bygget 1882 af stål. På rejse fra Ålborg til Østerby med stykgods.

*Sprunget læk* d. 27. nov. i Kattegat; *sunket; forlist*.

Politirapport dat. 27. nov. Søforhør i Sæby d. 28. nov.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da Ø. under en jævn SSØ.-lig brise befandt sig i den S.-lige del af Læsø Rende, opdagedes det, at skibet trak vand, og da vandet trods pumpning med motor- og håndpumpe stadig steg, styredes mod Læsø Rende fyrskib. Kl. ca. 20<sup>15</sup> afgaves nødsignal. Kl. ca. 2040, da Ø. befandt sig tæt ved Læsø Rende fyrskib, lykkedes det at få en trosse om bord fra fyrskibet. Vinden var nu vokset til en SØ.-lig kuling. Kort efter blev besætningen — 2 mand — taget om bord på et tilkaldt fiskefartøj. Ø. sank kort efter.

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

250. M/S RIKKE SKOU af København, 4220 B. R. T. Bygget 1955 af stål. På rejse fra Shanghai til Rotterdam med ris og majs.

*Sprunget læk* d. 8. dec. i Middelhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Hamburg d. 22. dec.

Kl. 09<sup>53</sup> da R.S. under en stiv V.-lig kuling med meget høj sø befandt sig på ca. 38° N., 3° Ø. opdagedes det, at bagbords overbordventil på agterkant af maskinrummet var sprunget læk. Kursen sattes mod Algier, og farten mindskedes. Det forsøgtes at afsprode lækagen, men ventilen kunne ikke holde til afsprodsning. Det forsøgtes derefter med lækpressenninger at stoppe lækagen, men da vandet trods lænsning vedblev at stige, udsendes kl. 11<sup>49</sup> nødsignaler. Kl. 14<sup>45</sup> ankom et bjergningsfartøj til R.S., og ved hjælp af pumper fra bjergningsfartøjet

lykkedes det at holde vandstanden så lav, at skibet kl. 21<sup>00</sup> kunne fortsætte for egen kraft mod Algier, hvortil det ankom d. 9. dec. kl. 03<sup>25</sup>.

Anm. Ministeriet kan ikke udelukke, at havariet skyldes galvanisk tæring.

251. M/S TØK af Skive, 299 B. R. T. Bygget af stål. På rejse fra Hålsingborg til Halden med kalksten.

*Sprunget læk* d. 20. dec. i Kattegat; *sunket og forlist*.

Søforhør i København d. 22. dec.

Kl. 04<sup>00</sup> passerede T. under en let SV.-lig brise med smul sø lystønden på 56°34'N., 12°26'E. Kl. 04<sup>05</sup> konstateredes vand i maskinrummet, og lænsning påbegyndtes med alle til rådighed stående midler. Da vandet vedblev at stige, udsendtes kl. 04<sup>30</sup> nødsignal over radioen samtidig med, at kursen sattes direkte mod land. Kl. 06<sup>00</sup> standsede motoren på grund af det indtrængende vand. Kl. 06<sup>45</sup> kom redningsbåden fra Torekov til stede og tog T.s besætning om bord. Kl. ca. 10<sup>00</sup> forsøgte redningsbåden at tage T. på slæb, men slæbetrossen sprang. Kl. 11<sup>40</sup> sank T.

252. Ff. ZEPHYR af Frederikshavn, 17 B. R. T. Bygget 1948. På fiskeri i Kattegat.

*Sprunget læk* d. 28. dec. i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Grenå d. 30. dec.

Kl. ca. 01<sup>00</sup>, da Z. under en frisk SV.-lig brise med smul sø befandt sig ca. NØ. for bøje 31 i rute 28, opdagedes vand i forskibet. Der lænsedes med motor og håndpumpe samt med pøse, hvorefter fiskeredskaberne kappedes, og kursen sattes mod bøje 31. Da det viste sig, at besætningen kunne holde fartøjet flydende, sattes kursen mod Grenå, hvor fartøjet kom på bedding. En undersøgelse viste, at der var opstået en lækage i en planke i stb. side under vandlinien.

Anm. Ministeriet må antage, at lækagen skyldes forrådnelse i en klædningsplanke.

## MASKINHAVARI

253. Ff. ANE KIRSTINE af Åbenrå. 12 B. R. T. Bygget 1908 af træ. På rejse fra Sønderborg til Højer.

*Motorhavari; grundstødt* d. 14. feb. ved Fanøs V.-kyst.

Politirapport dat. 19. feb. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 27. feb.

Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da A.K. under en svag SØ.-lig brise med dis befandt sig omtrent ud for Silde nordspids, gik motoren i stå. Under forsøg på at ankre mistedes ankeret, hvorpå stor-sejlet blev sat, og kursen sattes mod Esbjerg. Vinden drejede efterhånden mod V. og friskede til vindstyrke 4—5 med tåge. Kl. ca. 17<sup>30</sup> tog fartøjet grunden på Fanøs V.-kyst og blev stående.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

254. Ff. BUGVIN af Thorshavn, 68 B. R. T. Bygget 1957 af eg. På rejse fra Oyri til Kvalvik.

*Motorstop, tørnet kaj* d. 18. marts i Kvalvik havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. marts.

Kl. ca. 17<sup>00</sup>, da B. var i færd med at gå til kaj, blev skruen koblet fri og omstyret til bak. Da skruen senere kobledes til igen for at bakke, stoppede motoren, hvorefter B. tornede kajen med stævnen, som blev lettere beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

255. Ff. HOYVIK af Thorshavn, 43 B. R. T. Bygget 1943 af eg. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

*Motorhavari* d. 12. april i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. april.

Kl. ca. 20<sup>00</sup>, da H. befandt sig 15 sm. V. for St. Kilda, øgedes motorens omdrejningstal stærkt og kort efter sprængtes svinghjulet i flere stykker, som slyngedes i forskellige retninger og forvoldte stor skade, og fartøjet sprang læk. Kl. ca. 22<sup>00</sup> kom et andet fiskefartøj til assistance, men på grund af en forværring i vejrforholdene kom H. ikke under bugsering før d. 13. april kl. ca. 20<sup>00</sup>. D. 15. april kl. 22<sup>00</sup> ankom H. til Thorshavn.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes en fejl ved fremdrivningsmotorens regulator.

256. Ff. ST. GEORGE af Hirtshals, 29 B. R. T. Bygget 1910 af eg og fyr. På rejse fra fiskeplads i Skagerrak til Hirtshals.

*Motorstop* d. 18. april i Nordsøen; *forlist* ved Tyllands V.-kyst.

Strandingsforhør i Hirtshals d. 18. april. Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 6. maj.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da S.G. under en stiv NØ.-lig kuling befandt sig ca. 100 m fra indsejlingen til Hirtshals havn, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at olietilførslen var stoppet. Det forsøgte forgæves at få motoren startet, og under forsøg på at bringe fartøjet under sejl drev det ind mod dækmolens yderende, hvor roret blev slået af. Besætningen bjergede sig op på molen, medens S.G. drev langs denne mod den V.-lige ydermole, hvor fartøjet blev slået læk og sank.

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

257. Ff. JENS TEKEN af Skagen, 49 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bog. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Esbjerg med fisk.

*Motorstop* d. 26. maj i Nordsøen; *grundstødt*.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. juni.

Kl. ca. 22<sup>00</sup>, da J.T. under en frisk NV.-lig brise med udgående strøm befandt sig i sejl-løbet over Grådyb Barre, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der var luft i brændselsolierørene. Under arbejdet med at få motoren startet, tog J.T. grunden på S.-siden af sejl-løbet. Der tilkaldtes hjælp over radioen, men kort efter lykkedes det at få motoren startet og komme flot ved egen hjælp. Ved grundstødningen var J.T. blevet læk, og trods lænsning vedblev vandet at stige. Da J.T. befandt sig ud for Skallingen, gik motoren atter i stå på grund af svigtende kølevandstilførsel. Ankrene blev stukket i bund, og den 27. maj kl. 01<sup>15</sup> blev J.T. taget på slæb af en slæbebåd og slæbt til Esbjerg. Ved grundstødningen blev skruen beskadiget.

Anm. Årsagen til motorstopet fremgår af det ovenfor anførte.

258. Ff. SKALANES af Klaksvig, 220 B. R. T. Bygget 1931 af eg.

På rejse fra New Foundland til Færøerne.

*Motorhavari* d. 30. juli i Nordatlanten.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. aug.

Da S. befandt sig ca. 800 sm. V. for Færøerne, knækkede begge tappe i skylleluftspumpens krumtapleje, hvorved pumpens cylinder og stempel beskadiges. D. 31. juli blev S. taget på slæb af et andet fiskefartøj, og d. 7. aug. ankom skibene til Klaksvig.

259. Ff. NORDBERG af Våg, 58 B. R. T. Bygget 1946 af eg. På fiskeri i Nordatlanten.

*Motorhavari* d. 31. juli i Nordatlanten; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. aug.

D. 31. juli, da N. befandt sig på en fiskeplads ca. 150 sm. NØ. for Færøerne med motoren gående langsomt frem, hørtes en bankende lyd fra motorrummet. En undersøgelse viste, at mellemakslen var knækket agten for forreste koblingsflange.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialetræthed.

260. SM. RIGMOR af Ærøskøbing, 33 B. R. T. Bygget 1893 af eg og bøg. På rejse fra Svendborg til Ærøskøbing med stykgods.

*Motorhavari; grundstødt* d. 5. sept. i farvandet S. for Fyn.

Strandingsindberetning dat. 5. sept. Søforhør i Ærøskøbing d. 4. nov.

Da R. under en svag N.-lig luftning havde passeret Vårnæs, sås damp komme ud af kølevandsrøret. Motoren sattes på langsomt frem, hvorefter føreren surrede roret, gik ned i maskinrummet og stoppede motoren for at efterse kølevandspumpen. Kl. ca. 05<sup>00</sup> tog R. grunden på Fuglegrunden og blev stående. D. 6. nov. kl. 14<sup>00</sup> kom R. flot, efter at en del af ladingen var blevet lægtret.

Anm. Årsagen til grundstødningen fremgår af det ovenfor anførte.

261. Ff. ALBERT VICTOR af Våg, 69 B. R. T. Bygget 1875 af eg. På fiskeri i Nordatlanten.

*Motorhavari* d. 6. okt. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. okt.

Kl. ca. 23<sup>00</sup>, da A.V. befandt sig ca. 15 sm. Ø. for Nolsø, stoppede motoren. En undersøgelse viste, at det forreste krumtapleje var brændt sammen. Der tilkaldtes hjælp over radioen, og kl. ca. 8<sup>30</sup> blev A.V. taget på slæb af fregatten „THETIS“ og slæbt ind til Thors-havn, hvortil skibene ankom kl. ca. 13<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at motorhavariet skyldes svigtende olietilførsel til krumtaplejet.

262. Ff. INGA af Årsdale, 16 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På fiskeri i Østersøen.

*Motorstop* d. 25. okt. i Østersøen; *grundstødt* på Ø.-kysten af Hela.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. okt. Søforklaring i Neksø d. 3. nov.

Kl. 18<sup>00</sup> afsejlede I. under en stiv S.-lig kuling fra Hela havn. Kl. ca. 19<sup>00</sup> da I. befandt



sig Ø. for Hela, gik motoren i stå. En undersøgelse viste, at der var vand i brændselsolien. Fartøjet opankredes, men da ankeret ikke kunne holde, tilkaldtes hjælp. Kl. ca. 19<sup>15</sup> tog I. grunden på Ø.-kysten af Hela og blev stående. D. 26. okt. kl. ca. 13<sup>00</sup> kom I. flot ved hjælp af et bjergningsfartøj. Ved grundstødningen led I. nogen ovenbords skade, og roret blev beskadiget.

Anm. Årsagen til motorstopet fremgår af det ovenfor anførte.

263. M/S PETER MÆRSK af København, 6566 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra Genova til New York med stykgods.

*Motorhavari* d. 7. dec. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Rotterdam d. 30. dec.

Kl. 08<sup>28</sup>, da P.M. under en frisk NV.-lig brise befandt sig på ca. 35°48'N., 11°44'V., stoppedes motoren, hvis gang fra kl. 08<sup>18</sup> havde været uregelmæssig. En undersøgelse viste, at krumtapakselen var vredet ca. 45°. Der tilkaldtes bugserassistance over radioen, og d. 11. dec. kl. 11<sup>45</sup> blev P.M. taget på slæb af et bugserfartøj og via Lissabon slæbt til Rotterdam, hvortil skibene ankom d. 28. dec. kl. 04<sup>00</sup>.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

264. SM. SKAARUPSUND af Thurø, 177 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Annenæsset til Hull med sillikorocks.

*Motorhavari* d. 26. dec. i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. dec.

Kl. ca. 06<sup>30</sup>, da S. under en stiv SØ.-lig kuling befandt sig i Nordsøen, opstod der brud på stempelstangen til såvel kølevandspumpen som kompressoren. Motoren stoppedes, og et bjergningsfartøj tilkaldtes. D. 28. dec. kl. ca. 16<sup>00</sup> ankom S. under bugsering til Thyborøn.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til motorhavariet.

## ANDRE HAVARIER

265. Ff. FAME af Thorshavn, 109 B. R. T. Bygget 1884 af eg. På rejse fra Thorshavn til Aberdeen.

*Rorhavari* d. 10. jan. i Det nordlige Atlanterhav.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 24. feb.

Kl. 15<sup>45</sup>, da F. under en stiv NNV.-lig kuling med svær sø befandt sig på 60°21' N., 3°40' V., opdagedes det, at fartøjet ikke lystrede roret. Der blev tilkaldt assistance over radioen og d. 12. jan. kl. 11<sup>30</sup> blev F. taget på slæb mod Aberdeen, hvortil fartøjet ankom d. 13. jan. kl. 13<sup>30</sup>. En nærmere undersøgelse viste, at rorstammen var knækket.

266. M/S ELSA JAN af Rudkøbing, 242 B. R. T. Bygget 1900 af stål. På rejse fra Bengazi til Melilla i ballast.

*Havareret* d. 16.—17. jan. i Middelhavet; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Tunis d. 24. jan.

D. 16. jan. kl. 02<sup>15</sup>, da E.J. under en stærk VNV.-lig storm med meget svær sø befandt sig NV. af Cap Serrat, sprængtes rorkæden. Medens skibet var uden styring, arbejdede olie-tankene sig løse og måtte fastkiles. Kl. 04<sup>30</sup> var rorkæden repareret, og der holdtes ud fra kysten. Kl. 16 blæste det en orkan af NV. D. 17. jan. kl. 01<sup>30</sup> gik motoren i stå, og det lykkedes ikke at få startet igen. Ved hjælp af nodsejl holdtes Ø. over. D. 18. jan. kl. 02<sup>30</sup> sås Cap Bon i rv. 130°. Kl. 11<sup>45</sup> ankredes 3,5 sm. Ø. for Rass Ahmar. Vinden var da N.t.V., styrke 10. D. 19. jan. kl. 17<sup>15</sup> blev E.J. taget på slæb af en tilkaldt slæbebåd, der kl. 22<sup>45</sup> indbragte skibet til La Goulette.

267. M/S POPPY af Klaksvig, 76 B. R. T. På rejse fra Klaksvig til De britiske Øer.

*Havareret* i dagene 18.—19. jan. i Nordatlanten.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. feb.

D. 18. jan., da P. under en stiv Ø.-lig kuling med svær sø befandt sig i det nordlige Atlanterhav, blev 4 vinduer i styrehuset knust af søen. D. 19. jan., medens P. lå underdrejet under en Ø.-lig storm med overordentlig svær sø, sprang P. læk og led betydelig ovenbords skade.

268. M/S VESTURLEID af Sørvåg, 67 B. R. T. Bygget 1945 af eg.

*Havareret* d. 24. jan. i Sørvåg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. jan.

D. 26. jan., da V. lå fortøjet langs kaj og prøvekørte motoren, sprængtes fortøjningerne, hvorefter V. tørnede kajen med stævnen, som blev svært beskadiget.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

269. Ff. INGER LEIF af Esbjerg, 50 B. R. T. Bygget 1956 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Rorhavari* d. 13. feb. i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. feb.

Da I.L. under en svag brise var beskæftiget med fiskeri, knækkede rorstammen, hvorefter fartøjet blev slæbt til Esbjerg.

270. Ff. BETHEL af Esbjerg, 33 B. R. T. Bygget 1908 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Mistet roret* d. 20. feb. i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. feb.

D. 20. feb., da B. under en stiv kuling lå til ankers i Nordsøen, knækkede rorstammen lige over gaffelbeslaget. B. blev taget på slæb af en redningsdamper og bugseret til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

271. Ff. HENNY SCHMIDT af Esbjerg, 44 B. R. T. Bygget 1946 af eg, bøg og fyr. På fiskeri i Nordsøen.

*Mistet roret* d. 10. marts i Nordsøen; *sprunget læk*.

Søforklaring i Esbjerg d. 18. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. april.

Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da H.S. under en SØ.-lig kuling lå opankret ca. 210 sm. V.t.S. for Grådyb Barre, mistede roret. Ankeret blev hevet ind, og kursen sattes mod Esbjerg, idet der styredes ved hjælp af et nødror. D. 11. marts kl. 10<sup>00</sup> opdagedes det, at fartøjet var læk. Trods lænsning steg vandet, og der rekvireredes hjælp over radioen. D. 12. marts kl. 04<sup>00</sup> blev H.S. taget på slæb af en redningsdamper og slæbt til Esbjerg.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

272. SM. MILLA af København, 238 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

*Havareret* d. 20. marts i Bergen havn.

Søforhør i København d. 29. maj.

Kl. ca. 18<sup>30</sup>, da M. lå fortøjet ved kaj ved Knarrevik-anlægget og lastede talcum, passerede S/S „LEDA“ af Bergen. L.s kølvand satte M. i stærk bevægelse, hvorved 2 fortøjningswirer sprængtes, og bb. skanseklædning beskadiges.

Anm. Søforklaring fra L. foreligger ikke.

273. Ff. CUMBERLAND af Skagen, 31 B. R. T. Bygget 1931 af eg og bøg. På fisken i Nordsøen.

*Havareret* d. 20. maj i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. maj.

D. 20. maj, da C. under en hård kuling befandt sig i Nordsøen, opdagedes det, at rorstammen var revnet. C. sejlede til Esbjerg for reparation.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

274. SM. HOAN af Egersund, 150 B. R. T. Bygget 1908 af stål. På rejse fra Egersund til Sandefjord med drænrør og tagsten.

*Mistet skruen* d. 1. juni i Skagerrak; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. 16. juni.

Kl. 09<sup>00</sup> passerede H. under en let VSV.-lig brise med rolig sø Skagen Rev fyrskib. Kl. 09<sup>45</sup> bemærkedes, at motorens omdrejningstal øgedes. En undersøgelse viste, at skibet havde mistet skruen. Kl. 10<sup>10</sup> kom H. under bugsering mod Skagen, hvortil skibet ankom kl. 12<sup>10</sup>.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til havariet.

275. Ff. MARITANA af Våg, 110 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På fiskeri i Nordatlanten.

*Mistet et skruerblad* d. 1. sept. i Nordatlanten.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. sept.

D. 1. sept., da M. befandt sig på 66°00' N., 9°55' V. mærkedes pludselig en kraftig rystelse i skibet. En nærmere undersøgelse viste, at det ene skruerblad var knækket af ved roden. M. blev kort efter taget på slæb af et fiskefartøj, der bugserede M. til Thorshavn, hvortil det ankom d. 5. sept.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes materialefejl.

276. Ff. „GULLFINNUR“ af Vestmanhavn, 353 B. R. T. Bygget 1915 af stål. På fiskeri ved Grønland.

*Havareret skruen* d. 8. sept.

Søforklaring i Thorshavn d. 30. okt.

Kl. ca. 15<sup>30</sup> mærkedes under sejlads i is et stød i agterskibet, og det konstateredes, at et skruerblad var knækket. Sejladsen fortsattes, og da G. kl. 19 kom ind i en ukendt fjord, viste det sig, at yderligere 2 skruerblade var knækket.

Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes isforholdene.

277. SM. ANDREA af Egersund, 127 B. R. T. Bygget 1895 af stål.  
*Havareret* d. 18. sept. i Frederiksværk.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. sept.  
 D. 18. sept., da A. lå for tøjet langs kaj i Frederiksværk og lossede gammelt jern, ramte lossemagneten under nedfiringen et lodretstående profiljern, som herved gik gennem bundgarneringen og mod yderklædningen, hvori der opstod en revne på ca. 75 mm.  
 Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
278. Ft. TREND af Hirtshals, 74 B. R. T. Bygget 1957 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.  
*Havareret* d. 3. okt. i Nordsøen; *søgt nødhavn*.  
 Politirapport dat. 6. nov. Søforhør i Hirtshals d. 9. nov.  
 Kl. ca. 19<sup>00</sup>, da T. under en frisk brise var ved at ankre op på ca. 56°08' N., 1°13' V., kastedes motoren bak for at stramme ankerkæden. Herunder knækkede roret, som senere faldt helt af. D. 6. kl. ca. 07<sup>15</sup> blev T. taget på slæb af et andet skib. D. 7. kl. ca. 06<sup>55</sup> ankom skibene til Aberdeen.
279. M/S HARTVIG MÆRSK af København, 5189 B. R. T. Bygget 1957 af stål.  
*Ekspllosion om bord* d. 17. okt. på Shimizu red; *1 mand omkommet, 7 mand kommet til skade*.  
 Søforklaring i Yokohama d. 26. okt.  
 Kl. 06<sup>50</sup>, da H.M. lå opankret på reden, indtraf en kraftig eksplosion i donkeykedlen. Dækket ovenover kedlen sprængtes, og en del af maskinrummet og mandskabsapteringen blev raseret. Ved eksplosionen omkom maskinassistent Jørgen Viggo Kristensen af Lyngø, og 7 besætningsmedlemmer pådrog sig alvorlige forbrændinger. De tilskadede blev sejlet i land i skibets motorredningsbåd og i ambulancer kørt til hospitalet.
280. M/S MOMBASA af København, 8628 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Rotterdam til Barcelona med stykgods.  
*Havareret* d. 11. nov. i Atlanterhavet; *søgt nødhavn*.  
 Søforklaring i Barcelona d. 11. dec.  
 Kl. 11<sup>00</sup>, da M. under en S.-lig storm med meget svær sø befandt sig i Biscaya Bugten, mærkedes en kraftig rystelse i skibet samtidig med, at skibet tog vand ind over forskibet. D. 26. nov. konstateredes, at vandet steg i rendestenen i lastrum nr. 2 og 3. Kursen sattes mod El Ferrol, hvortil M. ankom kl. 21<sup>30</sup>.  
 Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes, at skibet har tornet en flydende genstand.
281. S/S LOTHAR af Hamburg.  
*Beskadiget* under losning d. 25. nov. i Odense havn.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. nov.  
 D. 25. nov., da L. lå for tøjet ved kaj i Odense havn, ramte kulgrabben under nedfiring i agterlasten skibssiden om stb., hvorved der opstod et hul under vandlinjen.  
 Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.
282. SM. SIV AL af Ålborg, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg. På rejse fra Rønne til Høganäs med Kaolin.  
*Havareret* d. 1. dec. i Østersøen; *søgt nødhavn*.  
 Søforklaring i Ålborg d. 8. dec.  
 Kl. ca. 02<sup>15</sup>, da S. under en frisk SØ.-lig brise befandt sig ca. 1/2 sm. S. for Kullgrund lys- og fløjtetønde, opdagedes det, at skibet ikke lystrede roret. En undersøgelse viste, at styremaskinen var havareret. Da det viste sig umuligt at reparere styremaskinen, tilkaldtes bugserhjælp over radioen, og kl. 16<sup>30</sup> blev S. taget på slæb af en bjergningsdamper og bugseret til Trelleborg.
283. Ff. ANNA BØGELUND af Frederikshavn, 74 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På fiskeri i Nordsøen.  
*Havareret* d. 5. dec. i Nordsøen.  
 Søforklaring i Hirtshals d. 22. dec.  
 Kl. ca. 1730, da A.B. under en hård SØ.-lig kuling lå til ankers ca. 60 sm. V.t.S. for Karmøye, blev fartøjet ramt af en svær sø, hvorved ankerwiren sprang. Under arbejdet med at hive resterne af ankerwiren ind, opdagedes det, at fartøjet ikke kunne manøvreres. Over radioen tilkaldtes hjælp fra et fiskefartøj, som kl. ca. 20<sup>30</sup> påbegyndte bugseringen af A.B. mod Stavanger. Bugseringen blev senere overtaget af et andet fiskefartøj, og d. 8. dec. kl. 16<sup>00</sup> ankom fartøjerne til Stavanger, hvor en undersøgelse viste, at A.B.s rorstamme var vredet ca. 70 grader.  
 Anm. Ministeriet må antage, at havariet skyldes vejrforholdene.

284. Ff. MARGIT af Neksø, 78 B. R. T. Bygget 1920 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Havareret* d. 6. dec. i Nordsøen; *søgt nødhavn*.

Søforklaring i Skagen d. 28. dec.

Natten mellem d. 5. og 6. dec., da M. under en stærk SØ.-lig storm befandt sig i Nordsøen, blev fartøjet ramt af svære søer, som trykkede dæksplankerne ved maskinruffet samt døren og forreste vindue i stb. side af styrehuset ind og fyldte motorrummet delvis med vand. Der lænsedes med motor- og håndpumpe, og det forsøgte at tætte lækagen. Senere stoppede motoren, hvorefter skibet, hvis radiosender var i uorden, drev for vind og vejr, indtil der den 9. dec. opnåedes forbindelse med en engelsk trawler, som tog M. på slæb til Stavanger, hvortil fartøjerne ankom d. 11. dec. kl. 02<sup>00</sup>.

Anm. Årsagen til havariet fremgår af det ovenfor anførte.

## BRAND

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

*Brand om bord* d. 8. jan. i Frederikshavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. jan.

Kl. ca. 08<sup>30</sup> sås røg og flammer fra mandskabsrummet forude. Ilden slukkedes hurtigt med vand. Ved branden beskadigedes loftsgarneringen omkring ildovnens aftræksrør.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af ildovnens aftræksrør.

286. M/S CHILE af Stockholm, 5394 B. R. T. Bygget 1937 af stål.

*Brand om bord* d. 25. og 26. jan. i Københavns havn; *1 mand omkommet*.

D. 25. jan. kl. 19<sup>10</sup>, da C. lå fortøjet ved kaj i Frihavnen og lossede salpeter fra forreste underlast, udbrød der brand i salpeterladningen. Der blev straks slået alarm og tilkaldt hjælp fra land. Ilden bekæmpedes med skumslukkere, kulsyre og vand, men da branden hurtigt bredte sig til apteringen under bakken og til ladningen i 2. lasten, der bestod af kaffe, bomuld og salpeter, blev begge lastrum sat under vand. I løbet af natten bredte branden sig yderligere til korkisoleringen i 3-lasten, der var tom, hvorfor også dette lastrum sattes under vand. Den 26. jan. kl. 12<sup>00</sup> var ilden slukket, efter at aptering og 1- og 2-lastrum var udbrændt. Under branden omkom en brandmand fra land — røgdykker Ib Poul Eriksen af København.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes tobaksrygning i lastrummet.

287. Ff. CORONA af Hirtshals, 34 B. R. T. Bygget 1918 af eg, bøg og fyr.

*Brand om bord* d. 27. jan. i Hirtshals havn.

Politirapport dat. 27. jan. Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 3. feb.

Kl. 05<sup>30</sup>, da C. lå fortøjet i Hirtshals havn, sås røg komme op fra lukafet. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og kom til stede og slukkede ilden. En undersøgelse viste, at en skabslåge var sprunget op og kommet i berøring med ildovnen, hvorved lågen var blevet antændt. Ved branden blev lukafet lettere beskadiget.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

288. Ff. KIDHOLM af Kolding, 47 B. R. T. Bygget 1954 af eg. På fiskeri i Østersøen.

*Brand om bord* d. 13. feb. i Østersøen.

Søforklaring og søforhør i Rønne d. 17. feb.

Politirapport dat. 17. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. april.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da K. befandt sig ca. 15 sm. V. for Steinort fyr, opstod der ild i motorens udstødsrør, som gik op gennem bestiklukafet. Kort efter bredte ilden sig til selve bestiklukafet og styrehuset. Branden blev slukket med hjælp fra et tililende marinefartøj. Ved branden blev styrehus og bestiklukaf ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at der er opstået ild i sod og spildolie i lyd-potten og udstødsrøret, hvorefter dette er revnet, og flammerne har antændt garneringen.

289. SM. SØREN LARSEN af Nykøbing M., 149 B. R. T. Bygget 1949 af eg og bog. På rejse fra Skive til Herøya i ballast.

*Brand om bord* d. 8. marts i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. marts. Søforklaring og søforhør i Frederikshavn d. 11. marts.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da S.L. under en let til jævn N.-lig brise befandt sig ca. 12 sm. NNØ. for Hals Barre fyr, mærkedes brandlugt i styrehuset, og en undersøgelse viste, at det brændte kraftigt i maskinrummet. Da det ikke var muligt at trænge derned, tømtes den eneste tilgæn-

gelige ildslukker ned i maskinrummet, hvorefter alle åbninger til rummet lukkedes. Kl. ca. 14<sup>45</sup> nåedes Læsø Rende fyrskib, hvorfra der ydedes hjælp til brandslukningen. Kl. ca. 17<sup>00</sup> fik S.L. yderligere assistance til brandslukningen fra et tilkaldt marinefartøj. Kl. ca. 20<sup>00</sup> var ilden under kontrol, og S.L. blev derefter bugseret mod Frederikshavn, hvortil skibet ankom d. 9. marts kl. 00<sup>30</sup>. Ved branden blev skodderne samt dækket over maskinrummet stærkt forkullet, og stb. skibsside blev gennembrændt.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

290. M/S THORA DAN af Esbjerg, 4041 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

*Brand om bord* d. o. marts i Kaskø havn.

Politirapport dat. 15. maj.

Kl. ca. 10<sup>40</sup>, da T.D. lå fortøjet ved kaj, opdagedes det, at der trængte røg ud fra 4. mesters kammer. En undersøgelse viste, at der var ild i en del klude og tvist i maskinens storesrum, der er beliggende under 4. mesters kammer. Branden blev slukket ved hjælp af håndslukkere og vand fra to brandslanger. Ved branden ødelagdes en del stores.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes gnister fra en utæthed i et gennem storesrummet gående udstødsrør fra en hjælpemotor.

291. Ff. Robert Schou af Frederikshavn, 74 B. R. T. Bygget 1957 af stål.

*Brand om bord* d. 15. marts i Hirtshals havn.

Politirapport dat. 16. marts. Søforklaring og søforhør i Hirtshals d. 8. april.

Kl. ca. 13<sup>50</sup>, da R.S. uden besætning om bord lå fortøjet ved kulkajen, opdagedes det, at der trængte røg ud fra styrehuset. Brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden, der havde fat i en del køjetøj i en køje i styrehuset.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en uvedkommende person har skaffet sig adgang til styrehuset og har affyret en af fartøjets nødraketter.

292. M/S LODSEN af Løgstør.

*Brand om bord* d. 20. marts.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 23. marts.

Kl. 13<sup>30</sup>, da L. lå fortøjet i Løgstør havn, og en lods var i færd med at gøre rent i motorrummet efter afsluttet motorreparation, indtraf en voldsom eksplosion med efterfølgende brand. Ved eksplosionen fik lodsen samt en 5-årig dreng, der ligeledes opholdt sig om bord, svære forbrændinger og blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en fejl i den elektriske installation i forbindelse med den omstændighed, at der ved rengøringen af motorrummet havde været anvendt benzin.

293. M/S BEIRA af København 8818 B. R. T. Bygget 1958 af stål. På rejse fra Aden til Singapore.

*Brand om bord* d. 25.—29. marts i Det indiske Ocean; søgt *nødhavn*.

Søforklaring i Singapore d. 3. april.

D. 25. marts kl. 18<sup>30</sup>, da B. under en svag NØ.-lig brise befandt sig i Det indiske Ocean, observeredes røg fra røgdeterktoren, og umiddelbart efter meldtes, at dækket over øverste mellemdæk i last nr. 4 var meget varmt på forparten om stb. Der blev straks slået alarm, og alle brandspjæld blev efterset og lukket, og al ventilation blev stoppet. Lasterne nr. 3 og nr. 4 fik tilført CO<sub>2</sub>, og dæk og skibsside afkøledes med vand fra 6 brandslanger. Temperaturen i lastrummet blev holdt under kontrol, og med mellemrum tilførtes yderligere mængder CO<sub>2</sub>. Gennem borehuller i dækket over brandstedet tilførtes vand og skum for at hindre branden i at brede sig. D. 28. marts kl. 07<sup>20</sup> ankom B. til Colombo, og kl. 10<sup>30</sup> åbnedes lugerne, hvorefter brandvæsenet fra land og besætningen bekæmpede ilden under oplosning af ladningen, som blev en del beskadiget.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

294. SM. ANDREA af Egersund, 127 B. R. T. Bygget 1895 af stål.

*Brand om bord* d. 30. marts i Egersund havn.

Politirapport dat. 30. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 31. marts. Søforklaring i Gråsten d. 11. april.

Kl. ca. 13<sup>00</sup> tændtes der op i skibets centraloliefy, og kl. ca. 15<sup>00</sup> konstateredes det, at fyret brændte normalt. Kl. ca. 17<sup>00</sup> sås kraftig rog fra skorstenen, og en undersøgelse viste, at der var udbrudt brand ved oliefyrets aftræksrør under i motorrummet. Der lukkedes for fyrets olie- og lufttilførsel, og ilden bekæmpedes med de ombordværende skumslukkere. Brandvæsenet fra land tilkaldtes, og kl. 17<sup>45</sup> var ilden slukket. Ved branden beskadigedes styrehuset og førerens kahyt, og radio- og deccaanlæg ødelagdes totalt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at en sodafsætning i oliefyrets aftræksrør er udbrændt, hvorved aftræksrøret er blevet overophedet.

295. Ff. F. BOBERG af Esbjerg, 24 B. R. T. Bygget 1951 af eg og fyr.

*Brand om bord* d. 2. april i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. april.

Om morgenen fyredes op i en olieovn i lukafet i F.B., der lå fortøjet i havnen, og en time senere forlod besætningen fartøjet. Ca. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> time senere opdagedes ild i lukafet, og brandvæsenet tilkaldtes og slukkede ilden. Ved branden ødelagdes et skod og en del inventar.

Anm. Ministeriet må antage, at en ufuldstændig forbrænding i olieovnen i forbindelse med ugunstige trækforhold har bevirket, at en stikflamme har antændt skoddet.

296. Passagermotorfartøj „KAREN“.

*Brand om bord* d. 11. april i Hardeshøj havn.

Politirapport dat. 12. april. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. april.

Kl. ca. 23<sup>30</sup>, da K. uden besætning om bord, lå fortøjet i Hardeshøj, opdagedes det, at fartøjet brændte. Det lokale brandværn, der blev tilkaldt, fik hurtigt ilden slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at træværket omkring motorens lyd-potte er blevet antændt af varme fra denne.

297. M/S CALTEX GORINCHEM af Haag.

*Brand om bord* d. 28. april i Prøvestenshavnen.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. april.

Kl. 08<sup>16</sup>, da C.G. lå fortøjet ved kaj og lossede benzin, opdagedes det, at der steg røg op frs. stb. side af pumperummet. Umiddelbart efter indtraf en eksplosion i pumperummet. Brandvæsenet tilkaldtes, alle åbninger til pumperummet blev lukket, og mens skibet sejlede ud af havnen, påbegyndtes slukning med damp og kulsyre. Fra en slæbebåd oversprøjtedes dækket med vand. Kl. ca. 11<sup>00</sup> konstateredes det, at ilden var slukket.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at de i pumperummet værende benzin-dampe er blevet antændt af et pumpeleje, der er løbet varmt.

298. M/S MORELIA af København, 8437 B. R. T. Bygget 1947 af stål.

*Brand om bord* d. 28.—30. april i Antwerpen havn.

Søforklaring i Antwerpen d. 2. maj. Søforhør i København d. 19. maj.

D. 28. april kl. ca. 19<sup>35</sup>, da M. lå fortøjet ved kaj og lossede jute fra nr. 4 underlast, opstod der ild i juten. Samtidig med at besætningen påbegyndte slukning med vand, tilkaldtes brandvæsenet fra land. Da det viste sig umuligt at bekæmpe ilden effektivt ved hjælp af de forhåndenværende slukningsmidler, sattes lastrummet under vand, og kl. 24<sup>00</sup> var ilden slukket. Under slukningsarbejdet opdagedes det, at der trængte røg ud fra fryserummene. Det forsøgtes at slukke ilden med vand, men d. 29. april kl. 04<sup>00</sup> indtraf en eksplosion i stb. fryserum. Alle åbninger til rummene lukkedes, og branden bekæmpedes gennem ventiler og borede huller med vand og kulsyre. Kl. 19<sup>30</sup> mentes ilden slikket, og dørene til fryserummet åbnedes. Det viste sig imidlertid, at ilden stadig ulmede i korkisolatione, og slukningsarbejdet genoptoges. D. 30. april kl. 14<sup>00</sup> var branden slukket. Under branden kom to brandmænd til skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning i en lastsols elektriske ledninger.

299. Ff. O. C. ANDERSEN af Frederikshavn, 19 B. R. T. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Thyborøn med fisk.

*Brand om bord* d. 1. maj i Nordsøen.

Søforklaring i Frederikshavn d. 20. maj.

Kl. ca. 04<sup>00</sup> fik man fra O.C.A. Bovbjerg fyr i sigte. Skruen kobledes fra, og hele besætningen — 3 mand — gik under dæk, hvor flaskegasapparatet tændtes og derefter brændte normalt. Ca. 20 minutter senere viste det sig, at der var udbrudt brand i styrehuset. Ilden slukkedes med vand. Ved branden beskadigedes fartøjets elektriske installation samt ragio-anlæg og ekkolod.

Anm. Ministeriet kan ikke på grundlag af det oplyste udtale sig om brandårsagen.

300. M/S THORA DAN af Esbjerg, 4041 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

*Brand om bord* d. 7. maj i Huelva havn.

Politirapport dat. 15. maj.

Kl. ca. 15<sup>50</sup>, da T.D. lå fortøjet ved kaj, opdagedes det, at der trængte røg ud fra et aflåst kammer i bb. side af underste aptering. En undersøgelse viste, at der var ild i en del inventar i kamret. Branden blev slukket med vand fra en brandslange. Ved branden opstod mindre skade.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed i forbindelse med tobaksrygning.

301. M/S HINRICH OLDENDORFF af Lübeck, 6850 B. R. T.

*Brand om bord* d. 8. maj i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport dat. 8. maj.

Kl. ca. 01<sup>00</sup>, da H.O. lå fortojet i Frihavnen og indtog dieselolie, opdagedes det, at røg og flammer slog op fra rendestenen i stb. side af maskinrummet. Det igangværende maskineri stoppedes, og dørene til maskinrummet lukkedes. Skibets CO<sub>2</sub>-anlæg sættes i funktion, og brandvæsenet tilkaldtes. Den vagthavende maskinmester, der var blevet forbrændt, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet. Kl. 08<sup>00</sup> var branden under kontrol.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at kontrolrelæerne for varmeelementerne i smøreolieforvarmeren ikke har været i orden, og at smøreolien derfor er blevet opvarmet til selvantændelsestemperatur.

302. Ff. NORDSTRAND af Esbjerg, 32 B. R. T. Bygget 1919.

*Brand om bord* d. 11. maj i Nordsøen.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. maj. Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 22. maj.

Kl. ca. 22<sup>15</sup>, da N. under en frisk ØSØ.-lig brise lå opankret 16 sm. SV.t.V. af Grådyb Barre, gik lyset i lukafet, hvor hele besætningen befandt sig, pludselig ud. Føreren, der straks gik på dækket, fandt styrehuset i flammer. Kl. 23<sup>45</sup> var branden slukket. Ved branden blev styrehuset og mesanmasten ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes en kortslutning ved den i styrehuset anbragte strømtavle.

303. M/S DISKO af København, 1496 B. R. T. Bygget 1927 af stål.

*Brand om bord* d. 29. maj i Københavns havn.

Politirapport dat. 29. og 30. maj samt 1. juni. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. maj. Søforhør i København d. 4. juni.

Kl. 07<sup>00</sup>, da man i D., der lå fortojet ved Grønlandske Handels Plads, var ved at af-dække 2-lugen, væltede en fed, gullig røg op fra lastrummet, der var halvt tillastet med stykgods, og det viste sig, at der var udbrudt brand i brand i ladningen. Lugen og lastventilerne tildækkedes, og brandslanger tilriggedes. Kl. 07<sup>05</sup> ankom brandvæsenet, der var blevet tilkaldt, og bekæmpede ilden med 2 vandslanger og en reserveslange. Kl. ca. 08<sup>30</sup> skar man 3 huller i dækket fra passagerapteringen til lastrummet. Gennem disse huller bekæmpedes ilden med yderligere 2 vandslanger og en reserveslange. Kl. ca. 10<sup>00</sup> var branden under kontrol, og røgdykkere lossede af ladningen og arbejdede sig frem mod ildens arnested. I løbet af dagen blussede ilden flere gange op, men holdtes stadig under kontrol, og kl. 21<sup>45</sup> var branden slukket. Ved branden ødelagdes den elektriske installation til forskibet samt slingskod og maling i 2-lasten. Endvidere opstod der skader i apteringen. Endelig ødelagdes eller beskadigedes det gods, der lå stuvet i 2-lasten.

Anm. Ministeriet må antage, at ildens opståen skyldes uforsigtighed ved tobaksrygning.

304. Ff. ELSEBETH af Bønnerup, 12 B. R. T. Bygget 1953 af træ. På fiskeri i Kattegat.

*Brand om bord* d. 2. juni i Kattegat.

Søforklaring i Frederikshavn d. 12. juni.

Kl. ca. 03<sup>00</sup>, da E. under en stiv kuling befandt sig ca. 3 sm. Ø. for Sæby, udbød der brand i styrehuset. Ilden slukkedes ved hjælp af vand, og fartøjet sejlede til Frederikshavn. Ved branden blev styrehuset og inventar stærkt beskadiget.

Anm. Der er intet sikkert oplyst om brandårsagen.

305. Ff. YDUN af Skagen, 16 B. R. T. Bygget 1906. På fiskeri i Kattegat.

*Brand om bord* d. 25. juni i Kattegat; *forlist*.

Politirapport dat. 25. juni. Søforklaring i Skagen d. 7. aug.

Kl. ca. 00<sup>30</sup>, da Y. befandt sig ca. 300 m Ø.-for Skagen, bemærkedes det, at der steg røg op fra lukafet. En nærmere undersøgelse viste, at rogen stammede fra motorrummet, hvor det brændte meget kraftigt. Døren til motorrummet lukkedes, og der styredes lige mod kysten, hvor Y. sættes på grund N.-for Skagen havn. Besætningen — 1 mand — blev kort efter taget om bord i et tililende fiskefartøj. Ved branden blev fartøjet vrags.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning.

306. SM. THYRA af Odense, 51 B. R. T. Bygget 1887 af eg og fyr.

*Brand om bord* d. 27. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. juni.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da T. lå fortojet ved Islands Brygge, væltede en tændt blæselampe i motorrummet under arbejde med demontering af motoren. Lampen antændte noget spildolie under motoren. Brandvæsen fra land tilkaldtes, og kort efter blev ilden slukket. Ved branden blev motorrummet fuldstændig raseret.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

307. Motorbåd TURISTEN af Haderslev, 10 B. R. T. Bygget 1928 af eg og fyr. På rejse fra restaurationen „Damende“, Haderslev Dam til Haderslev med passagerer.

*Brand om bord* d. 8. juli på Haderslev Dam; 57 omkomne.

Politirapport dat. 8. og 15. juli. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. og 16. juli.

K.l. ca. 17 afsejlede T., der havde 93 passagerer om bord, under en jævn ØSØ.-lig brise fra Damende. Kl. ca. 17<sup>10</sup> gik motoren i stå. En undersøgelse syntes at vise, at motorstopet skyldtes svigtende brændstoftilførsel. Ved hjælp af en gummislange, der benyttedes som hævert, oprettedes forbindelse fra en dunk med ca. 4 l. benzin til brændstofrørledningen, der var blevet overskåret i kort afstand fra karburatoren, hvorefter benzin tilførtes karburatoren dækte fra unken. 5—10 minutter senere, da T.bfandt sig ca 140 m fra den N.-lige bred, opdagedes det, at flammer slog op omkring motoren. Det forsøgtes at slukke ilden med en skumslukker, men ilden bredte sig hurtigt til forskibet. 40 af de ombordværende sprang i vandet og svømmede til land eller blev optaget af tililende både. Flere af de reddede måtte indlægges på hospital på grund af forbrændinger. De øvrige ombordværende omkom ved drukning eller forbrænding. Motorbåden udbrændte fuldstændigt. Ialt omkom 57 ved ulykken.

Anm. 1. De omkomne var: Ib Stendevad Nielsen af Sønderborg, Astrid Marie Wiborg af Haderslev, Inger Bodil Brygger af Nykøbing Mors, arbejdsmand Lorentz Christian Skøtt af Haderslev, Aage Johan Ahrensbach af Frederikshavn, Dora Olga Rasmussen af Haderslev, Christel Petersen af Åbenrå, Dorothea Dauberg af Haderslev, Anna Nielsen af Haderslev, Bodil Marie Schaar af Haderslev, Louise Knudine Kruse af Haderslev, Maren Hansen af Arnum, Christine Anne Mylliin af Haderslev, Anne Marie Lauritzen af Haderslev, Marie Hansen af Haderslev, Magdalene Poulsen af Haderslev, Anna Christine Friis-Christensen af Haderslev, Kathrine Poulsen Berg af Stenderup, Peter Nielsen af Haderslev, Klara Johanne Margarethe Banz af Sønderborg, Peter Ohlsen af Haderslev, Lenna Jensen af Haderslev, Joan Iversen af København, Ellen Johanne Hansen af Haderslev, Jacob Christian Hansen af Haderslev, Marga Annelene Ahrendsen af Overjerstal. Carl Matzen Ahrendsen af Overjerstal, Ingeborg Jensen Ahrendsen af Overjerstal, Kirstine Knudsen af Hammelev, Ane Marie Skouenborg af København, Louise Vaillert af Antwerpen, Helene Iversen af København, Thora Elise Bertelsen af Haderslev, Ruth Gustavsen af København, Klara Biehl af Haderslev, gård-ejer Jørgen Poulsen Berg af Stenderup, Karin Wiborg af Haderslev, Harriet Jørgensen af Haderslev, Christine Gjørtz af Kongsvang, Meta Thaysen af Haderslev, Anna Christine Andersen af Haderslev, Anna Sophie Bahnsen af Haderslev, telefonmontør Aksel Iversen af København, Thomas Iversen af Ødis Bramdrup, Inger Rasmussen af Haderslev, brygger Tove Schmidt af Haderslev, Gitte Jensen af Haderslev, Alfons Joannes Bewoets af Antwerpen, Ellen Ingeborg Nicolaisen af København, Christine Knudsen af Hammelev, Thyra Poulsen af Haderslev, Inger Nissen af Sjølund, Valborg Petersen af Haderslev, Merete Nørgaard Juhl af Hammelev, Johanne Marie Iversen af Ødis Bramdrup, Ella Sørensen Schmidt af Haderslev og Johanne Marie Hansen af Brøndum.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at T.s fører har undladt at iagttage tilbørlig forsigtighed med eksplosionsfarlig væske.

308. Ff. RUTH af Sønderborg, 17 B. R. T.

*Brand om bord* d. 9. juli i Sønderborg havn.

Politirapport dat. 9. juli.

Kl. 07<sup>30</sup>, da R. lå fortojet til kaj i Sønderborg havn, opdagedes det, at der steg røg op fra motorrummet. En nærmere undersøgelse viste, at træværket i motorrummet over motorens agterste glødehoved var antændt. Ilden blev straks slukket med en håndsprøjte.

Anm. Ministeriet må antage, at træværket over motoren er blevet antændt aftenen før, da motoren prøvekørtes.

309. SM. IRIS THY af Marstal, 109 B. R. T. Bygget 1942 af eg.

*Brand om bord* d. 9. aug. i Kolding havn.

Søforklaring og søforhør i Kolding d. 12. aug.

Om formiddagen, medens I.T. lå fortojet ved kaj i Kolding havn, skulle dæksspillet benzinmotor afprøves. Herunder slog en stikflamme ud fra motorens luftindsugningsåbning og antændte dækslasten, der bestod af brædder. Branden bekæmpedes med skibets slukningsmidler, og brandvæsenet tilkaldtes. Kl. ca. 16<sup>00</sup> var ilden slukket. Ved branden beskadigedes ca. 300 brædder.

Anm. Årsagen til branden fremgår af det ovenfor anførte.

310. SM. ANJOBI af Bandholm, 79 B. R. T. Bygget 1921 af stål.

*Brand om bord* d. 10. aug. i Stralsund havn.

Søforklaring og søforhør i Ebeltoft d. 13. aug.

Kl. 23<sup>30</sup>, da A. lå fortojet ved kaj i Stralsund, opdagede havnevagten, at der var opstået



ild i lastrummet, der var fyldt med briketter. Brandvæsen fra land tilkaldtes og fik ilden under kontrol, hvorefter A. forhalede til en kran, hvor en del af ladningen lossedes.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

311. SM. PAN af Odense, 35 B. R. T. Bygget 1886 af eg. På rejse fra Nyborg til København.

*Brand om bord* d. 13. aug. i Kattegat; *søgt nødhavn*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. aug.

Kl. 22<sup>00</sup>, da P. befandt sig ca. 7 sm. Ø. for Snekkeløbet, opdagedes ild i motorrummet ved udstødsrøret. Motoren stoppedes, og det forsøgtes at slukke ilden ved hjælp af skum og vand. Der tilkaldtes hjælp fra et forbipasserende skib, ved hvis hjælp branden blev slukket.

P. blev derefter bugseret til Hundested, hvortil skibet ankom d. 14. aug. kl. 02<sup>00</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af motorens udstødsrør.

312. Lægterne F.B. 24 og F.B. 25.

*Brand om bord* d. 19. aug. i Københavns havn.

Politirapport dat. 19. aug. Søforhør i København d. 28. aug.

Kl. 16<sup>00</sup> opdagedes det, at det brændte om bord i F.B. 24, der lå fortøjet i Kroneløbsbassinets og var lastet med sisal. Brandvæsenet tilkaldtes, og slukningsarbejdet påbegyndtes straks med assistance fra skibe, der lå i bassinet. Ilden bredte sig hurtigt, og F.B. 25, der ligeledes var lastet med sisal, blev antændt. Kort før midnat var branden slukket.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til branden.

313. M/S LILLI SCARLETT af Tuborg Havn, 784 B. R. T. Bygget 1944 af stål.

*Brand om bord* d. 5. sept. i Landskrona havn.

Politirapport dat. 10. sept.

Kl. ca. 07<sup>55</sup>, da L.S. lå fortøjet ved kaj i Landskrona, opstod der brand i kabysens aftrækskanal. Branden blev hurtigt slukket med 2 kulsyreslukkere. Ved branden blev ventilatormotoren i aftrækskanalen delvis ødelagt.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at flammer fra komfuret er blevet suget op i aftrækskanalen og har antændt sod og fedt i denne.

314. M/S VESTVARD af Oslo, 11916 B. R. T. Bygget 1955 af stål.

*Brand om bord* d. 7. sept. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. sept.

Kl. ca. 03<sup>30</sup>, da V. var doksat hos Burmeister og Wain, tændte en smører fyrene under stb. kedel, hvorefter han gik i maskinrummet og startede kedelpumpen. Da han et øjeblik efter kom tilbage, brændte det kraftigt i olien i spildbakken under den ene brænder samt på dørken foran kedlen. Alle åbninger til kedelrummet blev lukket, og olietilførslen til fyrene blev lukket fra dækket. Det lykkedes ved hjælp af 18 transportable ildslukkere at slukke ilden, inden brandvæsenet kom til stede. Ved branden opstod en del materiel skade på den elektriske installation.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at tændingen har svigtet et øjeblik, hvorefter brænderen har slået tilbage og antændt olien i spildbakken.

315. S/S EBANI af Liverpool.

*Brand om bord* d. 11. sept. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 11. sept.

Kl. ca. 16<sup>10</sup>, da E. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede sheanødder og palmekerner fra lastrum nr. 5, opdagedes det, at der var ild i ladningen. Brandvæsen fra land tilkaldtes og bekæmpede ilden med skum. Kl. ca. 18<sup>00</sup> var branden under kontrol.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse.

316. SM. ØRODDE af Nykøbing M., 55 B. R. T. Bygget 1901 af eg og fyr. På rejse fra Holbæk til Stralsund.

*Brand om bord* d. 28. sept. i Østersøen; *grundstødt*.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 8. okt. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 8. feb.

1960.

Kl. ca. 13<sup>00</sup>, da Ø. under en stiv kuling havde passeret Bärhöft, opdagedes det, at kahytten og maskinrummet var fyldt med røg. Slukningen af branden, som mentes opstået i maskinrummet, blev straks påbegyndt med ildslukker og pøse. Kort efter grundstødte Ø., hvorefter gasflasken blev smidt over bord, og besætningen gik i båden. Nogen tid efter kom et fiskefartøj til stede, og ilden bekæmpedes derfra med en vandslange. Ved branden blev kahytten og skoddet til maskinrummet svært beskadiget.

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

317. M/S MARTHA af Rødvig, 48 B. R. T. Bygget 1900 af eg.  
*Brand om bord* d. 29. sept. i Røsnæs havn.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. sept.  
 Kl. ca. 20<sup>45</sup>, da M. lå fortojlet ved kaj, opdagedes ild i førerens soverum. Ilden blev hurtigt slukket ved hjælp af vand, Ved branden blev en del inventar ødelagt.  
 Anm. Ministeriet må antage, at ildens opståen skyldes den omstændighed, at der ikke er iagttaget tilbørlig forsigtighed med ild.

318. SM. GRUNNINGUR af Klaksvig, 80 B. R. T. Bygget 1946 af eg.  
*Brand om bord* d. 7. okt. i Klaksvig havn.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 7. okt.  
 D. 7. okt., da G. lå fortojlet ved kaj, udbrød der brand i motorrummet. Branden blev slukket i løbet af kort tid, men forinden var hovedtavlen og det elektriske ledningsnet blevet ødelagt.  
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes kortslutning.

319. M/S LEMNOS af København, 1768 B. R. T. Bygget 1948 af stål. På rejse fra Izmir til Valencia med oliekanaler.  
*Brand om bord* d. 2. dec. i Middelhavet.  
 Søforklaring i Nørresundby d. 22. dec.  
 Kl. 16<sup>15</sup>, da L. under en SØ.-lig storm befandt sig ud for Kap Matapan, opdagedes det, at der kom røg op af bb. luftrør fra lastrum nr. 1. Lastrummet blev lukket tæt, hvorefter 9 flasker CO<sub>2</sub> tilførtes lastrum nr. 1, og kold brine sættes i cirkulation gennem kølespiralerne på mellemdæk nr. 1. Ved temperaturmålinger konstateredes ildens arnested at være øverste eller underste mellemdæk i lastrum nr. 1. D. 4. dec. lykkedes det ved hjælp af røgdykker at undersøge øverste mellemdæk i lastrum nr. 1. Da der ikke sås ild eller gløder åbnedes lugen kl. 15<sup>45</sup>. Herunder blussede voldsomme flammer op fra oliekanaler på agterpart af øverste mellemdæk, ligesom der sås røg komme op fra oliekanaler på underste mellemdæk. Branden på øverste mellemdæk slukkede ved hjælp af 2 brandslanger, hvorefter lugen lukkedes. CO<sub>2</sub> tilførtes mellemdækkene, og vand sprøjtedes ind omkring ildstedet gennem borehuller i jernskod og dæk. D. 8. dec. ankom L. til Valencia, hvor brandvæsenet fra land slukkede ilden.  
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse i oliekanalerne.

320. SM. ENERGI af København, 99 B. R. T. Bygget 1906 af stål.  
*Brand om bord* d. 4. dec. i Københavns havn.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. dec.  
 Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da E. lå fortojlet langs kaj ved Islands Brygge, opstod der ild under stb. brændstofftank i skibets maskinrum. Brandvæsenet fra land tilkaldtes og fik hurtigt ilden slukket. Ved branden blev skibet kun lettere beskadiget.  
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at gnister fra en skærebrænder har antændt oliemættede urenheder på skibets yderklædning.

321. M/S GREENLAND af Esbjerg, 295 B. R. T. Bygget 1944 af eg.  
*Brand om bord* d. 15. dec. på Færøerne.  
 Rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. dec.  
 Kl. 11<sup>00</sup>, da skibet lå fortojlet på Skålefjorden, udbrød der brand i maskinrummet. Slukning blev straks påbegyndt med skumslukkere og med slange. Kl. 11<sup>30</sup> var ilden slukket. Der var kun sket ringe skade ved branden.  
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes overophedning af hjælpemotorens udstødsrør på grund af sodansamling, hvorved isolationen på overliggende rør er blevet antændt.

322. M/S LAUST MÆRSK af København, 9106 B. R. T. Bygget 1958 af stål.  
*Brand om bord* d. 17. dec. i Djakarta.  
 Søforklaring i Djakarta 18. dec.  
 Kl. 03<sup>43</sup>, da L.M. lå fortojlet ved kaj i Djakarta opdagedes røg fra 3-lasten. Det blev konstateret, at der var brand på shelterdækket, hvorfor lugen blev skalket og brandspjældene lukket. Derefter udløstes 46 flasker CO<sub>2</sub> i rummene, og brandvæsenet tilkaldtes. Kl. ca. 12<sup>30</sup> var branden helt slukket. Efter slukningen konstateredes, at branden var opstået i et parti jute i styrbords side af 3-shelterdæk. Ved branden beskadigedes en del af ladningen.  
 Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes selvantændelse eller uforsigtighed med tobaksrygning.

323. M/S MOGENS S af Svendborg, 400 B. R. T. Bygget 1957 af stål. På rejse fra Cherbourg til Le Treport i ballast.

*Brand om bord* d. 18. dec. i Den engelske Kanal.

Søforklaring og søforhør i Svendborg d. 28. dec.

Kl. 11<sup>00</sup>, da M. befandt sig i en hård NV.-lig kuling, udbrød der brand i kabyssen, hvor olietilførslen til komfuret var under reparation. Ilden bredte sig hurtigt i aperingen, og der var kraftig røgudvikling. Det lykkedes ret hurtigt at få ilden slukket. Ved branden skete der stor skade på apering og styrehus.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes uforsigtighed ved reparation af komfuret.

324. M/S B. P. NETTE af København, 289 B. R. T.

*Brand om bord* d. 24. dec. i Københavns havn.

Politirapport dat. 24. dec. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. dec.

Kl. ca. 11<sup>15</sup>, da B.P.N. lå Fortøjet ved kaj i Frihavnen, hørtes banken fra skibets motorrum. En undersøgelse viste, at 2 stempelstænger fra skibets hjælpemotor var slynget ud gennem bundkarrets sider. Motoren, der fortsat gik ved hjælp af de 2 andre cylindre, stoppedes straks. Der udbrød brand i smøreolien i kruntaphuset. Branden bekæmpedes med CO<sub>2</sub>. Kl. ca. 11<sup>52</sup> tilkaldtes brandvæsenet fra land, som slukkede branden med skum.

Anm. Ministeriet må antage, at branden skyldes, at et af motorens lejer er løbet varmt på grund af en fejl i det automatisk virkende smøreanlæg.

FORSVUNDET

325. Ff. JYTTE af Esbjerg, 47 B. R. T. Bygget 1956 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Forsvundet* d. 7. eller 8. dec. i Nordsøen; 4 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 5. jan. 1960.

Den 7. dec. om eftermiddagen lå J. sammen med flere andre fiskefartøjer under en stærk SØ.-lig storm og drev for vejret i nærheden af Fladen grund. Kl. 18<sup>00</sup> havde Ff. „AUCKLAND“ af Esbjerg, der befandt sig på 58°30' N., 0°02' Ø., radioforbindelse med J. Det var herefter ikke muligt at få forbindelse med fartøjet. Den 10. dec. iværksattes en eftersøgning med redningsskibe og flyvemaskiner efter J. og 4 andre fiskefartøjer. D. 11. dec. fandtes på Shetlandsøerne en redningskrans fra J. Siden er intet hørt fra J., hvorfor det må antages, at fartøjet er forlist med mand og mus.

Anm. 1. Ministeriet må antage, at forliset skyldes vejrforholdene.

Anm. 2. De omkomne var: Fiskeskipper Ejnar Skou Christensen, fisker Jeppe Jørgen Pedersen, fisker Niels Arne Christensen, alle af Esbjerg, samt kok Jens Erik Aakerblad Pedersen af Nr. Bork.

326. Ff. STORNOWAY af Esbjerg, 61 B. R. T. Bygget 1943 af eg og bøg. På fiskeri i Nordsøen.

*Borteblevet* i Nordsøen i december, 5 omkomne.

Søforklaring og søforhør i Esbjerg d. 2. jan. 1960.

Den 2. dec. afsejlede S. fra Esbjerg på fiskeri i Nordsøen sammen med Ff. „MONACO“.

Den 6. dec afsejlede S. fra Esbjerg på fiskeri i Nordsøen sammen med Ff. „MONACO“. skibet havde mistet roret, kl. 11<sup>00</sup> blev sigtbarheden nul; M. befandt sig da på ca. 50°45' N., 1°00' Ø. Kl. ca. 14<sup>00</sup> meddelte S., at skibet var opankret. Kl. ca. 18<sup>00</sup> hørte M. sidste gang fra S., som oplyste, at ankeret syntes at holde. S. syntes på dette tidspunkt ikke at ligge ret langt fra M. Den 7. kl. ca. 01<sup>00</sup>, da der kom klaring, var S. forsvundet — og en omfattende eftersøgning fra luften og til søs gav intet resultat, og skibet må derfor anses for forlist.

Anm. 1. De omkomne var: Fiskeskipper Svenning Myrup Sørensen af Esbjerg, bådsmand Thorvald Danborg Damsgård af Sdr. Lyngvig, trediemand Mads Henrik Nielsen og kok Henning Sørensen Bjørnskov begge af Esbjerg.

Anm. 2. Ministeriet må antage, at forliset skyldes havariet i forbindelse med vejrforholdene.

#### MINESPRÆNGNING o. 1. KRIGSÅRSAG

I året 1959 er intet dansk skib havareret som følge af minesprængning.

## OVERBORDFALD

327. M/S BASTHOLM af Odense, 1797 B. R. T. Bygget 1950 af stål. På rejse fra Antwerpen til Tanger.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 6. feb. i Atlanterhavet.

Søforklaring i Tanger d. 9. feb. Søforhør i København d. 31. marts.

Kl. 22<sup>43</sup>, medens B. under en jævn VNV.-lig brise på grund af maskinskade lå stoppet på 37°51'N., 9°17'V. hørtes et skrig udenbords om stb., hvor en mand sås liggende tilsyneladende livløs i vandoverfladen. En lysbøje kastedes i vandet ca. 3 m fra den overbordfaldne, og jollen sættes i vandet, men inden den nåede frem til stedet, var den overbordfaldne — donkeymand Christian Petersen Larsen, København — forsvundet. Farvandet eftersøgte med assistance fra andre skibe. D. 7. feb. kl. 10<sup>00</sup> indstilledes eftersøgningen, uden at der var set noget til den overbordfaldne.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er faldet over bord som følge af et ildebefindende og druknet.

328. Ff. NORDBOEN af Skagen, 38 B. R. T. Bygget 1933 af træ. På fiskeri i Nordsøen.

*En mnd faldet overbord og drunke* d. 18 marts i Nordsøen.

Søforhør i Lemvig d. 19. marts.

Om eftermiddagen, da N. i stille, klart vejr med rolig sø befandt sig ca. 38 sm. V.t.N.

for Thyborøn, savnedes en mand af besætningen — kok Mogens Carsten Madsen, Vester Våen pr. Mosbjerg — der havde været beskæftiget med at spule dæk, og som sidst var set 10—15 minutter tidligere. Fartøjet undersøgte uden resultat, hvorefter det lagdes på modsat kurs. En eftersøgning assisteret af et andet fiskefartøj, gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at den forulykkede under forsøg på at hale en pøs vand om bord, har mistet balancen, og er faldet overbord og druknet.

329. M/S MICHAEL JEBSEN af Åbenrå, 3434 B. R. T. Bygget 1955 af stål.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 2. april i Singapore havn.

Søforklaring i Singapore d. 17. april.

Kl. ca. 16<sup>40</sup> faldt fyrbøder Yip Khai Sang, der sammen med to andre af skibets besætning skulle sættes i land med motorbåd, fra landgangstrappen i vandet. Kort efter sås den overbordfaldne af strømmen blive ført ind under en pram, der lå fortøjet langs skibssiden. En styrmand og en fyrbøder sprang i vandet og søgte efter den overbordfaldne. Ca. 20 minutter senere overtog søpolitiet eftersøgningen, men den pågældende kom ikke mere til syne.

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

330. Ff. THAILAND af Hundested, 25 B. R. T. Bygget 1942 af eg. På fiskeri i Østersøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 9. maj i Østersøen.

Politirapport dat. 10. maj. Søforklaring og søforhør i Rønne d. 11. og 19. maj.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da T. i stille vejr med rolig sø befandt sig ca. 15 sm. Ø. for Hela fortøjet til agterenden af Ff. „FUGA“ af Hundested, der lå til ankers, gik fisker Lars Hans Nielsen, Hundested, der var alene på dækket, om bord på F. Kl. ca. 11<sup>45</sup>, da han ville tilbage til T., gled han på T.s lønning under passage fra det ene fartøj til det andet og faldt i vandet. Trossen fra T., som havde været fastgjort på F., men som i mellemtiden var løsnet, kastedes ned til den overbordfaldne, som fik fat i den, men da fartøjerne gled fra hinanden, mistede han sit tag deri og sank. Ved hjælp af F.s sirene kaldtes besætningerne på fartøjerne på dækket. En eftersøgning, hvorunder T. sejlede langsomt rundt om F., gav intet resultat.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

331. Uddybningsfartøj JYDEN af Lemvig, 86 B. R. T. Bygget 1936 af jern.

*En mand faldet over bord* d. 23. juni i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 1. juli.

Den 23. juni, da J. var beskæftiget med gravearbejde i Esbjerg havn, skulle en arbejdsmand lægge en wirestrop om spanderækken, der var løbet af lejderen. Under dette arbejde faldt den pågældende i vandet. Den overbordfaldne blev kort efter reddet om bord i bevidstløs tilstand.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er gledet på lejderen og i faldet har slået sig bevidstløs.

332. Ff. ELLEN MARIE af Hirtshals, 20 B. R. T. Bygget 1916/17. På fiskeri i Nordsøen.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 2. sept. i Nordsøen.

Politirapport dat. 2. sept. Søforhør i Hirtshals d. 7. sept.

Kl. 08<sup>30</sup>, da E.M., der befandt sig 7 sm. ØNØ. for Hirtshals, var i færd med at sætte snurrevod, ville en mand af besætningen — fisker Arthur Vestergaard af Emmersbæk pr. Hirtshals — klare de udløbende liner. Herunder fik han en kinke om venstre arm og blev trukket over bord. Umiddelbart efter sås den overbordfaldne i vandet 10—12 favne agten for E.M. Fartøjet manøvreredes hurtigt til stedet, men den pågældende sås ikke mere. Med assistance fra et andet fiskefartøj gennemsøgtes farvandet til kl. 17<sup>00</sup>.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

333. Ff. HAMRANES af Trangisvåg, 152 B. R. T. Bygget 1918 af eg og alm. På fiskeri i Det nordlige Atlanterhav.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 23. sept. i Det nordlige Atlanterhav.

Søforhør i Tvørøyri d. 25. sept. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. og 30. sept.

Kl. ca. 19<sup>40</sup>, da H. i stille, klart vejr befandt sig på ca. 65°00' N., 7°40' V., stod en mand af besætningen — fisker Hans Helemius Brimstrond af Tvørøyri — på nogle sildetønder, hvis endeflader var i højde med lønningen, og halede søvand ind ved hjælp af en pøs. Under arbejdet hermed faldt han over bord. Der blev straks iværksat en eftersøgning, som efter 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> times forløb indstilledes uden resultat.

334. M/S MARIT MÆRSK af København, 6332 B. R. T. Bygget 1956 af stål. På rejse fra San Francisco til Manila.

*En mand af besætningen sprunget over bord og druknet* d. 26. okt. i Stillehavet.

Rapport fra føreren dat. 1. nov.

Kl. 15<sup>40</sup>, da M.M. under en let SØ.-lig brise med høj Ø.-lig dønning befandt sig på 24°45' N., 155°00' Ø., sprang motormand Veikko Vilho Kalevi Tuomola over bord. Der blev kastet 2 redningskranse ud, hvoraf den ene faldt ca. 8 m fra motormanden. M.M. svajede rundt, og motorredningsbåden gjordes klar. Under udsætningen af motorbåden slog en sø op under denne, hvorved den forreste blok huggede ud, og 5 mand af motorbådens besætning slyngedes i vandet. Der kastedes flere redningsveste og -kranse ud, og 2 redningsbåde sattes i vandet. Kl. 17<sup>00</sup> var de 5 overbordfaldne fra motorredningsbåden og de 2 redningsbåde bjerget om bord i M.M., hvorefter eftersøgningen efter motormanden fortsattes indtil kl. 08<sup>00</sup> d. 27. okt., men uden resultat.

335. Ff. ELLEN MARIE af Hirtshals, 20 B.R.T. Bygget 1916 af træ. På rejse fra fiskeplads i Nordsøen til Hirtshals.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 7. nov. i Nordsøen.

Politirapport dat. 7. nov. Søforhør i Hirtshals d. 9. nov.

Kl. ca. 1830, da E. M. i stille vejr befandt sig ca. 1/2 sm NNV for Hirtshals, var 2 mand beskæftiget med at bjerge sejlet. Herunder faldt fisker Bent Armholdt Jensen af Uggerby pr. Hjørring, der stod på dækket med ryggen mod lønningen for at tage imod sejlet, over bord og forsvandt. Den påfølgende eftersøgning af farvandet gav intet resultat.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den pågældende har fået et epileptisk anfald.

336. M/S ARGUS af København, 609 B. R. T. Bygget 1923 af stål.

*En mand faldet over bord og druknet* d. 17. nov. i Kattegat.

Søforhør i København d. 14. dec.

Kl. ca. 08<sup>30</sup>, da A. under en ØSØ.-lig kuling med SØ.-gående strøm og høj sø lå for-tøjet til agterenden af Kattegat S.-fyrskeib i en afstand af ca. 100 m fra fyrskeibet, var en båd, der fra fyrskeibet var halet over til A. langs fortøjningstrossen, og som under opholdet ved A.s skibsside havde taget en del vand ind, under ophivning ved hjælp af A.s lossebom. Under ophivningen fik båden nogle voldsomme påvirkninger fra soen, hvorved anhugningen i bådens ene ende sprængtes. En matros — Kaj Petersen, Værløse — der havde stået midt i båden, faldt i vandet mellem skibe og båden. En mand af A.s besætning sprang i vandet for at bistå den overbordfaldne, der var klædt i olietøj. A.s motorbåd sattes i vandet, men den overbordfaldne kom ikke mere til syne. Den overbordfaldne eftersøgte forgæves i ca. 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> time.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

#### ANDRE ULYKKESTILFÆLDE

337. M/S MARIE BOYE af Marstal, 285 B.R.T. Bygget 1921 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 5. jan. i Københavns havn.

Politirapport dat. 5. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 5. jan.

Kl. ca. 11<sup>40</sup>, da M.B. lå fortøjet ved Kalvebod Brygge og indtog proviant direkte fra kajen gennem en åbning i gelænderet beregnet til landgangen, gled en chauffør, der stod med det ene ben på kajen og det andet på den øverste pladerang, og faldt ind over dækket

med overkroppen hvorved han beskadigede nogle ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke har været truffet forsvarlige foranstaltninger for passage mellem skib og land.

338. S/S TRONDHJEM af Ålborg, 1400 B. R. T. Bygget 1923 af stål.

*En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde* d. 7. jan.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. jan. Søforhør og søforklaring i Esbjerg d. 9. jan.

Kl. ca. 20<sup>30</sup>, da T. under en let Ø.-lig brise var i færd med at fortøje ved kaj i Esbjerg, beordredes letmatrosen til at slække på springet. Herunder fik dæksdrengen, som hjalp til med at slække på wiren, højre ben ind i wiren og blev hevet med ru ndt om pullerten, hvorved højre fod klemtes over lige over anklen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

339. SM. SKAARUPSUND af Thurø, 177 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*En mand komet til skade ved ulykkestilfælde* d. 17. jan. i Københavns havn.

Politirapport dat. 17. jan. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 17. jan.

Kl. 1150, da S lå fortøjet langs kaj ved Wilders Plads, fik en ungmand, der var ved at styre den ene ende af en skærstok ned i sporet, og som holdt for yderligt på skærstokken, venstre hånds ringfinger i klemme, da den firedes ned. Den tilskadekomne, der havde fået det yderste led 3af fingeren klemt af blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

340. S/S ARIADNE af Helsinki, 2699 B. R. T. Bygget 1914/48 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 26. jan. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 26. jan.

Kl. 09<sup>35</sup>, da A. lå fortøjet ved Banekaj i Frihavnen og lossede smør i kartonner, var en pallet med ca. 50 kartonner à 26 kg under ophivning fra 3-lugen. Man anvendte begge de til lugen hørende spil, idet der løftedes i hanefod. Under ophivningen tørnede palletten mod bb. lugekarm, hvorved en del af kartonnerne faldt ned. Havnearbejder Simon August Andersen af København, der arbejdede i lastrummet, rantes i hovedet af flere kartonner og dræbtes på stedet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at palletten var rigelig stor i forhold til lugen, og at kartonnerne ikke var stuvet forsvarligt.

341. M/S MORMACOAK, U. S. A.

*En mand kommet til skade ved et ulykkestilfælde* d. 1. feb. i Københavns havn.

Politirapport dat. 1. feb.

Kl. ca. 15<sup>00</sup>, da M. lå fortøjet i Kroneløbsbassinets og lossede automobilede i kasser, blev en kasse trukket frem i lugeåbningen ved hjælp af skibets spil. Herunder fik en havnearbejder højre fod i klemme mellem et strø og en kasse i laget nedenunder. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

342. M/S HOLMUR af Sørvaag, 412 B. R. T. Bygget 1929 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 2. feb. i Thorshavn havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 2. april.

D. 2. feb., da H. lå fortøjet ved kaj i Thorshavn havn og lossede cement, tildækkedes lugeåbningen på grund af regn med en presenning, der blev trukket hen over 2 tværskibs lugesurringer, der hvilede løst på lugekarmene. Under nedstigning af lastlejderen støttede en havnearbejder sig til den ene lugesurring, der derved gled agterover. Den pågældende mistede balancen, styrtede ned i lastrummet og pådrog sig alvorlige kvæstelser. Den tilskadekomne blev bragt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

343. M/S ILIAS.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 8. feb. i Københavns havn.

Politirapport dat. 8. feb.

Kl. ca. 09<sup>25</sup>, da I. lå ved pakhus nr. 22 i Frihavnen, blev en længe bjælker firet ned i lastrum nr. 2. Da længen befandt sig ca. 3 m over lastrummets bund, gled bjælkerne, der var glatte af rim, ud af stropperne og faldt ned i lasten, hvor en af dem ramte en havnearbejder over det højre knæ. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

## 344. S/S BORODINO af Hull.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 12. feb. i Odense havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. feb.

Kl. ca. 15<sup>50</sup>, da B. lå fortojet langs kaj og lossede flæsk, gav lugemanden tegn til spilmanden om at løfte et slæng, der var landet på dækket ved siden af lugen. Under ophivningen svingede slænget rundt og ramte lugemanden, der havde vendt ryggen til slænget, i ryggen. Den pågældende faldt ned i lastrummet, et fald på 7—8 m, og dræbtes. I en ambulance blev den omkomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

## 345. Ff. CASTOR af Esbjerg, 40 B. R. T. Bygget 1937 af eg, bøg og fyr.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 16. feb i Esbjerg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. feb.

Da dæksspillet om bord i C. efter endt reparation blev prøvekørt, fik den ene af 2 mand, der bremsede spillet ved at holde på spilkopperne, sit ene bukseben ind i en kilebolt fra transmissionsakslen, som endnu ikke var afskærmet. Spille kobledes straks fra, men forinden var den pågældende blevet slynget med rundt, hvorved han pådrog sig flere brud på højre ben.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

## 346. SM. ELLA af Ålborg, 110 B. R. T. Bygget 1905 af stål.

*En mand omkommet ved kulilteforgiftning* d. 24. feb. i Herøya.

Søforklaring i Skien d. 25. feb. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 6. marts.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da E. lå fortojet ved kaj i Herøya med hjælpemotoren gående for lænsning fra motorrummet, hørtes et brag fra motorrummet, hvor føreren, Georg Madsen af Ålborg, befandt sig, og samtidig gik hjælpemotoren i stå. Føreren fandtes liggende livløs på dørken i motorrummet, der var fyldt af udstødsgas fra hjælpemotoren. Der tilkaldtes hjælp fra land, og den forulykkede blev bragt op på dækket, hvor en læge konstaterede, at døden var indtrådt.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at føreren har lukket en ventil på hjælpemotorens udstødsrør, hvorved motorrummet er blevet fyldt med kulilte.

## 347. Pram F.B. 20 af København.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. feb. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. feb.

Kl. 11<sup>20</sup>, da F.B. 20 lå fortojet i Frihavnen, var 3 havnearbejdere beskæftiget med at aftage lugedækslerne over det ene lastrum. 2 af havnearbejderne opholdt sig på 3 endnu ikke aftagne lugedæksler, da den langskibs skærstok pludselig gled ud af sit spor i lugekarmen og faldt ned i lastrummet. En af havnearbejderne styrtede ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 2,5 m, og beskadigede det ene ben. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstoksporet i lugekarmen ikke var i forskriftmæssig stand.

## 348. M/S PANAMA af København, 9013 B. R. T. Bygget 1950 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 2. marts i Københavns havn.

Politirapport dat. 2. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 3. marts.

Kl. ca. 14<sup>10</sup>, da P. lå i tørdok på Refshaleøen, styrtede matros Peter Edward Christensen af København, der var under nedstigning til mellemdækket i lastrum nr. 5, fra lejderen ned i bunden af underlasten, et fald på ca. 11 m, og dræbtes. Den omkomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Der er intet oplyst om årsagen til ulykken.

## 349. M/S ORINOCO af Stockholm.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 4. marts i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 4. marts. Politirapport dat. 4. marts.

Kl. 19<sup>05</sup>, da O. lå fortojet ved pakhuis nr. 7 i Frihavnen, blev en længe med ca. 50 kasser firet ned på shelterdækket, og herunder faldt nogle kasser ud og ramte en havnearbejder, der stod på den midterste tildækkede sektion. Den pågældende blev skubbet ud over lugekanten, hvorved han faldt ned på mellemdækket og derfra ned i underkassen, et fald på ialt 7 1/2 m. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at der ikke var truffet fornødne sikkerhedsforanstaltninger.

## 350. M/S BRINDA af Gnoningen.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 7. marts.

Politirapport dat. 7. marts.

Kl. ca. 11<sup>30</sup>, B. lå fortojet langs kaj og lastede byg i sække, fik lugemanden under

nedfiring af et slæng på 7 sække venstre arm i klemme mellem slænget og lugekarmen, hvorved der opstod et brud på venstre underarm. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

351. M/S HENRIK DANICA af København, 849 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. marts i Købennavns havn.

Politirapport dat. 12. marts. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 12. marts.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da H.D. lå forføjet ved Tegllkanalens sydkaj, var en mand af besætningen beskæftiget i stb. side på nr. 1 mellemdæk, hvor lugedækslerne var stablet op i borde. Da den pågældende ville samle en skærstokbolt op, væltede lugedækslerne ned over hans venstre ben, hvorved han mistede balancen og faldt ned i underlasten, et fald på ca. 3 m. Den tilskadekomne der havde brækket venstre ben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at den tilskadekomne uforvarende har skubbet til stabelen samtidig med, at skibet har ligget med bb. slagside.

352. STANCROWN af London.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. marts i Århus havn.

Politirapport dat. 12. marts.

Kl. ca. 22<sup>40</sup>, da S. lå forføjet ved Århus Oliefabriks silopakhus og lossede soyabønner, fik en havnearbejder, der var beskæftiget med at passe spillet, den ene fod i en på lossewiren opstået kinke, hvorved den pågældende blev trukket ind imod wirebremsen. Den tilskadekomne, der havde brækket begge ben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uagtsomhed i forbindelse med utilstrækkelig belysning på arbejdsstedet.

353. M/S H. J. KYVIG, Norge.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. marts i Københavns havn.

Politirapport dat. 28. marts.

Kl. ca. 08<sup>15</sup>, da H.J.K. lå forføjet langs kaj og lossede containers med en galge, ramte galgen under ophivning en container på mellemdækket. Herved faldt containeren ud af galgen og ned i bunden af lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder i brystet. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

354. M/S JOHANNES MÆRSK af København, 6428 B. R. T. Bygget 1953 af stål.

På rejse fra Boston til New York.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 11. april i Altanterhavet.

Indberetning fra generalkonsulatet i New York dat. 23. april.

Kl. 07<sup>10</sup> gled et bundt dunnage, der i .en 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-tommers manilastrop var under ophivning ved 3-lugen om stb., ud af stroppen og ramte en matros, der opholdt sig på dækket. Den pågældende pådrog sig et ca. 2 cm dybt sår over venstre øje samt brud på højre ankel.

355. Ff. DORIS af Hadsund, 8 B. R. T. Bygget 1932 af træ.

*2 mand kommet til skade ved eksplosion* d. 13. april i Hadsund havn; *brand om bord*.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. april.

Kl. ca. 05<sup>00</sup>, da D. lå forføjet i fiskerihavnen, indtraf en kraftig eksplosion i lukafet. Eksplosionen efterfulgtes af brand i lukafet og kort efter af en eksplosion i motorrummet, hvor der ligeledes opstod brand. Føreren og medhjælperen, der havde opholdt sig i lukafet, blev stærkt forbrændt og kørtes i en ambulance til hospitalet. Branden blev slukket af brandvæsen fra land.

Anm. Ministeriet må antage, at eksplosionen skyldes gas, der er strømmet ud af en utæt gasslange og er blevet antændt af en brændende tændstik.

356. M/S SINALOA af København, 8812 B. R. T. Bygget 1956 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 16. april i Københavns havn.

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

Kl. ca. 08<sup>45</sup>, da S. lå i Frihavnen, trådte en mand af besætningen under tilrigning af bb. faldereb ud på dette for at overhale hangerkæden. Herunder fik han højre hånd i klemme ved blokken og knuste yderste led af højre hånds tommelfinger.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

357. M/S SKOTLAND af København, 12909 B. R. T. Bygget 1957 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 16. april i Københavns Havn.

Politirapport dat. 16. april.

Under S.s ophold ved Refshaleøen var man i maskinrummet beskæftiget med at flytte maskingods ved hjælp af en talje, der var ophængt i en wirestrop, som var slået om en jern-



bjælke. Kl. ca. 12<sup>00</sup> slækkedes taljen op, hvorved en trækloids, der var anbragt under wire-stroppen for at skåne denne mod jernbjælkens kanter, faldt ned og traf en maskinassistent i hovedet. Den pågældende, der pådrog sig en hjernerystelse, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

358. SM. VERONA NORD af Hundested, 127 B. R. T. Bygget 1926 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 25. april i Vejle havn.

Kl. ca. 16<sup>00</sup>, da V.N. ved hjælp af kran fra land lossede 14 m lange jernstænger i bundter på ca. 2 tons, skulle en længe trækkes fri af et ovenpå liggende bundt. Herunder hjalp en mand af besætningen til med en jernstang, og da længen kom fri, ramtes den pågældendes højre ben, som brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes manglende forsigtighed.

359. SM. INGE-ROSE af Sæby, 81 B. R. T. Bygget 1913 af eg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. april i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. april.

Kl. 07<sup>40</sup>, da en længe stykgods var under ophivning i skibets lossegrejer, fik bedstemanden, der betjente spillet, sine klæder viklet om den øverste spiltromle, der fejlagtigt var koblet til. Den pågældende klemtes ind mod spillet, hvorved der opstod brud på 3 ribben. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldtes, at spillet ikke har været tilbørligt afskærmet.

360. Tysk M/S STEINBURG.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. april i Københavns havn.

Politirapport dat. 28. april.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da S. lå fortøjet ved kaj i Københavns havn og lossede foderstoffer i sække, fik en havnearbejder under ophivning af et slæng sække venstre hånd i klemme ved tovstropen og beskadigede en finger. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

361. M/S AUGUSTE af Hamburg, 116 B. R. T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. maj i Åbenrå havn.

Politirapport dat. 12. maj. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 13. maj.

Kl. ca. 13<sup>45</sup>, da A. lå fortøjet ved kaj og lossede foderstoffer, blev et slæng på 4 sække, der tilsammen vejede ca. 260 kg, hevet op med skibets lossegrejer. Under ophivningen sprængtes losseløberen — en 1 $\frac{1}{2}$ " wire — og sækkene faldt ned i lastrummet, hvor de ramte en havnearbejder i ryggen. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at losseløberen på grund af slid eller beskadigelse ikke har haft fornøden styrke.

362. M/S OLGA af Hamburg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 13. maj i Kolding havn.

Politirapport dat. 13. maj.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da O. lå fortøjet i Kolding havn og lossede planker, var et slæng under fremhiving i forreste lastrum. Herunder stødte slænget mod en planke, hvorefter det drejede rundt og ramte en havnearbejder over højre ben. Den tilskadekomne, der havde fået en blodansamling omkring højre knæ, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

363. M/S HELGE af Hamburg.

*To mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 16. maj i Århus havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. maj.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da H. lå fortøjet langs kaj og lossede kul, skulle en skærstok skubbes på plads i forreste lastrums lugekarm. Den ene ende af skærstokken gled imidlertid længere frem i lugen end den anden, hvorved skærstokken faldt ned i underlasten og ramte to havnearbejdere. Den ene havnearbejder, der var blevet alvorligt kvæstet blev i en ambulance kørt til hospitalet.

364. SM. MERCUR af Våg, 68 B. R. T. Bygget 1901 af træ.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 27. maj i Våg havn.

Rapport fra statens skibstilsyn dat. 29. maj.

Kl. 13<sup>30</sup>, da M. lå fortojet ved kaj med motoren igang, savnedes motorpasser Napoleon Jacobsen. Under en eftersøgning fandtes den savnede kort efter liggende dræbt i klemme mellem en remskive på forkant af svinghjulet og en under dette anbragt skærm.

Anm. Ministeriet må antage, at den pågældende er snublet på dørken og på grund af mangelfuld afskærmning er blevet grebet af remskiven og trukket ind under denne.

365. M/S CLARY THORDEN af Uddevalla, 4848 B. R. T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. maj i Jvøbenhavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. maj.

Kl. ca. 15<sup>40</sup>, da C.T. lå fortojet ved kaj i Frihavnen og lastede tovværk i baller på nr. 4 mellemdæk, landedes et slæng på 4 baller på agterste sektion lugedæksler på mellemdækslugen. Lugens forreste lugedæksler var ikke pålagt. Under arbejdet med at skubbe en balle over i stb. side af mellemdækket styrtede en havnearbejder ned i den tomme underlast, et fald på 4,7 m. Den pågældende, der havde slået ryggen, blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

366. M/S TROJA af København, 599 B. R. T. Bygget 1908 af stål.

*2 mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 6. juni i Rotterdams havn.

Rapport fra skibsføreren dat. 19. juli.

D. 6. juni, da føreren og maskinchefen sad på den midterste skærstok og var i færd med at fastbolte en kornskodstøtte, der var ophængt i lossewiren, gik spillet pludselig i gang. Herunder løftedes kornskodstøtten og ramte de på skærstokken siddende 2 mand, som begge faldt ned i lasten — et fald på ca. 7 m — og beskadigede ben og ryg. De tilskadekomne blev indlagt på et hospital i Rotterdam.

367. M/S VINGAREN af Gøteborg, 3149 B. R. T. Bygget 1936 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 9. juni i Århus havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 9. jun.

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, da V. lå fortojet ved silopakhuset i Sydhavnen, trådte havnearbejder Mogens Peter Jensen af Beder, der var beskæftiget på skibets mellemdæk, ud på mellemdækkets 3-luge, hvis lugeplanker var pålagt. En lugeplanke, der senere viste sig at være ca. 70 mm for kort, gled herved ud fra lugekarmen, og den pågældende havnearbejder styrtede sammen med lugeplanken ned i underrummet, et fald på ca. 5 m. Den forulykkede blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han afgået ved døden.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

368. SM. THALEIA af Odense, 138 B. R. T. Bygget 1925 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 15. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 15. juni.

Kl. ca. 09<sup>35</sup>, da T. lå fortojet langs et andet skib i frihavnen og lossede konserver, blev en bakke kartonner hevet op fra T.s lastrum med det andet skibs lossegrejer. Herunder tørnede bakken mod en stabel kartonner i lastrummet og tippede. Bakken ramte en ungmand, der fik beskadiget den ene fod. I en ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

369. M/S TJALDUR af Thorshavn, 2661 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 16. juni i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 16. juni.

Kl. 14<sup>10</sup>, da T. lå fortojet ved Asiatic Plads og lastede stykgods, var en havnearbejder på vej ned på mellemdæk nr. 2 i lastrum nr. 1. Herunder gik han baglæns ud på den agterste overdækkede sektion af lugen på mellemdæk nr. 1 og snublede over en på lugen liggende skærstok, hvorefter han faldt ned på mellemdæk nr. 2, et fald på ca. 3 m. og pådrog sig en hjernerytelse. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

370. M/S KOREA af København, 9945 B. R. T. Bygget 1939 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 25. juni i Københavns havn.

Politirapport dat. 25. juni.

Kl. ca. 14<sup>30</sup>, da K. lå fortojet ved Orientkaj i Frihavnen, blev en skærstok affiret i sit spor i 3-lugen. Herunder fik en matros, der anvendte arbejdshandsker, venstre hånds tommelfinger i klemme mellem skærstokken og hanefoden. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes uagtsomhed.

371. M/S FRYKEN af Kristinehamn.  
*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 27. juni i Nakskov havn.  
 Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 27. juni.  
 Kl. ca. 07<sup>00</sup>, da F. lå fortøjet ved kaj i Nakskov havn og lossede jernplader, fik en havnearbejder halsen i klemme mellem en jernplade, der skulle landes på lønningen, og lønningen. I en tilkaldt ambulance blev den tilskadekomne kørt til hospitalet, hvor han kort efter døde af sine kvæstelser.  
 Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenanførte.
372. M/S KOLDINGHUS af Kolding, 760 B. R. T. Bygget 1959 af stål.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 29. juni i Københavns havn.  
 Politirapport dat. 29. juni.  
 Kl. 15<sup>20</sup>, da K. lå fortøjet ved Kvæsthusbroen og lastede jernstænger, rullede et slæng jernstænger efter nedfiringen hen over foden på en havnearbejder. I en tilkaldt ambulance blev den pågældende, hvis fod var kvæstet, kørt til hospitalet.  
 Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.
373. M/S RAS MÆRSK af København, 4665 B. R. T. Bygget 1957 af stål.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 1. juli i Osaka.  
 Søforklaring i Osaka d. 2. juli.  
 Kl. ca. 02<sup>40</sup> trådte 3. styrmand under arbejdet med at dække lastrum nr. 3 over ud på den agterste lugeponton, som ikke var blevet rigtigt anbragt, for at fastgøre en wirestrop i de to forreste hjørner af pontonen. Herunder gav pontonen efter, hvorved 3. styrmanden faldt ned i lasten, et fald på ca. 10 m, og brækkede flere ribben samt beskadigede baghovedet, højre arm og højre ben. Den tilskadekomne blev i en politibil kørt til hospitalet.  
 Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.
374. M/S BLEKING af Djupekås, 336 B. R. T.  
*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 10. juli i Køge havn.  
 Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 10. juli.  
 Kl. ca. 09<sup>00</sup>, da B. lå fortøjet ved kaj og lossede, skulle lossebommen sænkes. Herunder blev ved en fejlbetjening af spillet tromlen med hangerwiren frigjort, hvorved bommen faldt ned og ramte en havnearbejder — Hermann Emil Johannes Frederiksen af Køge — der stod på kajen. Den tilskadekomne, der havde fået åbent kraniebrud, blev i en ambulance kørt til hospitalet og er senere afdød ved døden på grund af sine kvæstelser.  
 Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.
375. SM. TRALY af Tuborg havn, 109 B. R. T. Bygget 1912 af stål.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. juli i Københavns havn.  
 Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. juli.  
 Kl. 09<sup>35</sup>, da T. lå fortøjet ved Wilders Plads og lastede jern i barrer, kom et slæng, der med skibets lossegrejer løftedes fra kajen, i svingning og ramte en havnearbejder, der opholdt sig på kajen, over den ene fod, der kvæstedes. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.  
 Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.
376. M/S PILICA af Stettin.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. juli i Københavns havn.  
 Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 30. juli.  
 Kl. ca. 13<sup>05</sup>, da P. lå fortøjet ved Islands Brygge og lossede manillaballer, skulle en havnearbejder ned ad en på lugens agterkant anbragt lastlejer, foran hvilken en forskydelig skærstok var placeret. Da havnearbejderen støttede sig til overkant af skærstokken, kæntrede denne, hvorved den pågældende faldt ned på de i lastrummet placerede manillaballer — et fald på godt 3,5 m. Havnearbejderen, hvis skulder kvæstedes, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.  
 Anm. Årsagen til ulykkestilfælde fremgår af det ovenfor anførte.
377. M/S BROAGER af Århus, 1875 B. R. T. Bygget 1953 af stål.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 19. aug. i Københavns havn.  
 Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 19. aug.  
 Kl. 13<sup>25</sup>, da to sømænd var ved at hive redningsbåd nr. 2 op ved hjælp af bådspillet, mistede de magten over håndsvinget, der slog tilbage og ramte den ene af de pågældende, der blev forslået. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.  
 Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.
378. M/S BREMER-WAPPEN af Bremen.  
*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 22. aug. i Københavns havn.  
 Politirapport dat. 22. aug.

Kl. 12<sup>10</sup>, da B.-W. lå fortøjet ved Enghave Brygge, gled en havnearbejder, der opholdt sig på en lejeplads i lastrummet, i noget olie og faldt ned i bunden af lastrummet, et fald på ca. 3 m. I faldet brækkede den pågældende venstre håndled og blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

379. M/S ESTRID TORM af København, 4153 B. R. T. Bygget 1952 af stål. På rejse fra Maracaibo til Baltimore.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 27. aug. i Det karaibiske Hav.

Søforklaring i New York d. 4. sept.

Kl. ca. 14<sup>00</sup>, da E.T. befandt sig i Det karaibiske Hav, hørte en matros, der arbejdede i skibets stb. strong-room på mellemdækket nr. 3, en klagende lyd fra underlasten. Ved en undersøgelse umiddelbart efter fandtes en af skibets aspiranter — ungmand Frithiof Erik Thejl liggende på bunden af lastrummet hårdt kvæstet. Den tilskadekomne blev bragt til skibets hospital, hvor han afgik ved døden kl. ca. 17<sup>10</sup>.

Anm. Ministeriet må antage, at den omkomne under passage på mellemdækket er snublet og styrtet ned i underlasten gennem mellemdækslugen, hvorfra den ene sektion lugedæksler var fjernet.

380. M/S ANNI af Sønderborg, 43 B. R. T. Bygget 1902 af eg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 28. aug. i Als Fjord.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. aug.

Kl. ca. 12<sup>15</sup>, da A. lå opankret ud for Ballebro og var ved at laste sand, hørte medhjælperen, der var på vej ned i motorrummet, råb fra føreren, der betjente spillet. Det viste sig, at føreren var blevet grebet af lossewiren og havde fået revet venstre arm af mellem skulder og albue. Der tilkaldtes hjælp fra land, og den tilskadekomne blev i en jolle sejlet ind til strandbredden og i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at føreren har forsøgt at skubbe lossewiren på plads på spiltromlen, medens tromlen roterede.

381. M/S ELSE MÆRSK af København, 4695 B. R. T. Bygget 1949 af stål. På rejse fra New York til Norfolk i ballast.

*En mand omkommet og tre mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 7. Sept. i Nordatlanten.

Søforklaring i Wilmington, California, d. 25. sept.

Kl. 10<sup>30</sup>, da E.M. under en svag Ø.-lig brise med tilsvarende sø befandt sig Ø. for Atlantic City, skulle nogle olietromler flyttes fra hoveddækket til forkant af nr. 2 mellemdæk. Skærstokkene i mellemdækslugen var ilagt, men kun den forreste sektion af lugen var overdækket. 4 mand af besætningen opholdt sig på den overdækkede del af mellemdækslugen for at modtage tromlerne. Umiddelbart efter at det første slæng, der bestod af 2 tromler, var landet på lugen, styrtede den forreste skærstok og lugedækslerne ned i underlasten. De 4 mand, der opholdt sig på lugen, styrtede ligeledes ned i bunden af underlasten, et fald på ca. 7 m, og pådrog sig alle kvæstelser af forskellig art. Der tilkaldtes hjælp fra land, og kursen sattes mod Atlantic City. Kl. 12<sup>30</sup> opankredes E.M. på Atlantic City's red og en læge kom om bord. De tilskadekomne blev transporteret til hospitalet, men en af de tilskadekomne, aspirant Carl Peter Kirk af Dover pr. Hurup, afgik kort efter ved døden på grund af sine kvæstelser.

Anm. Ministeriet må antage, at ulykken skyldes, at skærstokken, der bar de pålagte lugedæksler, ikke var anbragt i sit spor i bb. side af lugekarmen.

382. SM. ENERGI af København, 99 B. R. T. Bygget 1906 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 15. sept. i Københavns havn.

Politirapport dat. 15. sept.

Kl. ca. 15<sup>45</sup>, da E. lå fortøjet ved Islands Brygge, ville en maskinlærling, der havde været beskæftiget om bord i E., starte motoren i E.s jolle. Herunder slog motoren bak, hvorved startsvinget ramte maskinlærlingens højre underarm, som brækkede. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Ministeriet må, antage, at ulykken skyldes, at motoren har været indstillet med for megen førtænding ved start.

383. M/S BALI af Gøteborg, 6583 B. R. T.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 23. sept. i Københavns havn.

Politirapport dat. 23. sept.

Kl. 10<sup>35</sup>, da B. lå fortøjet i Frihavnen, var nogle havnearbejdere i færd med at sætte skærstokke på plads i 1-lugen. Under dette arbejde kom en skærstok, der var under ophivning fra dækket i sving og ramte en anden på dækket stående skærstok, som væltede ned over

en havnearbejders venstre fod. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud på foden, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

384. M/S HELGA DAN af Esbjerg, 4040 B. R. T. Bygget 1957 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 23. sept. i Københavns havn.

Politirapport dat. 23. sept.

Kl. 17<sup>20</sup>, medens H.D. lå fortøjet ved Islands Brygge, svingede en af lossebommene, hvis gerder ikke var gjort fast, som følge af et vindstød ud til siden. Herved blev en taljeblok-vægt ca. 100 kg — der var sjækket i lossewiren, slæbt henover lugen og ned på dækket, hvorved en havnearbejder blev ramt over højre fod. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

385. M/S HENRIK DANICA af København, 849 B. R. T. Bygget 1952 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. sept. i Trangisvåg.

Rapporter fra statens skibstilsyn dat. 31. okt. og 13. nov.

Kl. ca. 19<sup>10</sup>, da H.D. lå fortøjet langs kaj og var udlosset, skulle en patentskærstok, der er indrettet til at glide på en skinne på lugekarmen, skiftes agterover. Under arbejdet hermed gled skærstokken ud af sit spor og faldt ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder, som fik den ene fod alvorligt beskadiget.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

386. M/S JÜRGEN WEHR af Hamburg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 6. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 6. okt.

Kl. 11<sup>45</sup>, da J.W. lå fortøjet ved Teglholmen og lossede 6 m lange jernstænger i bundter à ca. 1 ton, kom en længe bestående af to bundter i sving og ramte en havnearbejder. Den tilskadekomne, der havde brækket højre ben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

387. M/S PENNSYLVANIA af København, 5510 B. R. T. Bygget 1959 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 12. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 10. dec.

Kl. 10<sup>05</sup>, da P. lå fortøjet i Frihavnen og lossede olieklæber i sække, var en længe bestående af ca. 18 sække under ophivning fra l-lasten. Da længen passerede lugekarmen, faldt sækkene ud af stroppen og ned i lasten, hvor en havnearbejder blev ramt af nedfaldende olieklæber. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

388. M/S GESCHWISTERLIEBE af Haren am Ems.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 14. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 14. okt.

Kl. ca. 13<sup>25</sup>, da G. lå fortøjet ved kaj i Frihavnen og lossede huder, skred en del sække indeholdende kemikalier ned fra en ca. 2 m høj tier og ramte en havnearbejder, der fik brud på det ene ben. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

389. SM. INGER POULSEN af Nørresundby, 120 B. R. T. Bygget 1916 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 14. okt. i Københavns havn.

Politirapport dat. 14. okt.

Kl. 18<sup>40</sup>, da LP. lå fortøjet ved pakhús nr. 9 i Frihavnen udenpå M/S „KOLSNAREN“ af Gøteborg og lastede asbest i sække, skulle en længe bestående af 12 sække fires ned i I.P.s lastrum ved hjælp af K.s lossegrejer. Da længen hang over I.P.s luge, gled sækkene ud af stroppen, og nogle af dem ramte I.P.s ungmand, som var beskæftiget i lasten. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud på venstre overarm, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

390. M/S SANNA af Hvidovre, 109 B. R. T. Bygget 1864 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 20. okt. i Hvidovre havn.

Politirapport dat. 20. okt. Rapport fra statens skibstilsyn dat. 22. okt.

Kl. ca. 18<sup>50</sup>, da S. var ved at manøvrere til kaj og gik langsomt frem langs kajen, hørtes råb fra en mand af besætningen, der var beskæftiget forude ved et spring. Maskinen blev straks kastet fuld kraft bak, men en undersøgelse viste, at den pågældende, der havde fået

højre fod i en bugt på fortøjningswiren, havde fået revet foden af. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

391. S/S LILLEBJØRN af København, 690 B. R. T. Bygget 1926 af stål. Oplagt i Københavns havn.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 28. okt. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 28. okt.

Kl. ca. 10<sup>00</sup>, da L. lå fortøjet i Gasværkshavnen, blev topmadedøren på den agterste kedel om bb. aftaget, og en maskinmester fra Statens Istjeneste gik ned i kedlen for at fjerne en spand kalk, som ved skibets oplægning var blevet anbragt i kedlen for at absorbere tilstedeværende vanddamp. Kort efter sank maskinmesteren besvimet sammen. Der blev straks blæst frisk luft ned i kedlen og tilkaldt hjælp fra land. En læge, der fulgte med redningsmandskabet kunne kun konstatere, at den pågældende — maskinmester M. J. Johansen af Rødovre — var afgået ved døden. En senere undersøgelse af luften i kedlen viste et iltindhold på ca. 14%.

Anm. Ministeriet må antage, at døden skyldes iltmangel forårsaget af rustdannelse i kedlens bund.

392. M/S ØSTBORNHOLM af Neksø, 310 B. R. T. Bygget 1954 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 18. nov. i Hasle havn.

Politirapport dat. 18. nov.

Om eftermiddagen, medens Ø. lå fortøjet til kaj i Hasle havn, var et ca. 750 kg tungt pengeskab under nedfiring i lasten. Da længen befandt sig 1½ til 2 m over det sted, hvor skabet skulle anbringes, stoppedes spillet, men i det samme gled pengeskabet ud af stroppen og faldt ned i lasten. I faldet ramtes en havnearbejder over benene. Den tilskadekomne, der havde pådraget sig brud på begge ben, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykkestilfældet fremgår af det ovenfor anførte.

393. M/S JACCO af Fredericia, 486 B. R. T. Bygget 1904 af stål.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 24. nov. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 24. nov.

Kl. ca. 15<sup>00</sup> skulle fire mand af besætningen løfte en ca. 300 kg tung lydpotte fra maskintoppens ristværk ud på dækket. Under dette arbejde gled en af de pågældende og faldt ned på mellemstværket, et fald på ca. 3 m. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

394. M/S TRAVAIATA af Stockholm.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 25. nov. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 25. nov.

Kl. ca. 11<sup>00</sup>, da T. lå fortøjet i frihavnen faldt en skærestok, der var under forfaring i lugekarmen på 3-lugen, ned i lastrummet, hvor den ramte en havnearbejder i hovedet. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

395. M/S SUNNALAND af Gøteborg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 18. dec. i Københavns havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 18. dec.

Kl. ca. 11<sup>45</sup>, da S. lå fortøjet i Frihavnen og lastede kabeltromler, faldt en havnearbejder under stuvning af stuvetræ ned i 4-lasten, gennem to afdækkede lugedæksler. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

396. SM. CLEMENS af Århus, 173 B. R. T. Bygget 1898 af stål.

*En mand omkommet ved ulykkestilfælde* d. 21. dec. i Nykøbing F. havn.

Politirapport og rapport fra statens skibstilsyn dat. 21. dec.

Kl. ca. 12<sup>00</sup>, da C. lå fortøjet langs kaj og lastede egekævlér, sprængtes hangeren til lossebommen, hvorved denne faldt ned over ungdok Arne Jensen af Kerteminde, der var beskæftiget i lugen. Den tilskadekomne blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet, men ved ankomsten hertil var han død.

397. SM. SIVAL af Ålborg, 116 B. R. T. Bygget 1944 af eg og bøg.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 26. dec. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn samt politirapport begge dat. 28. dec.

Kl. 08<sup>57</sup>, da S. lå i Gl.-Frederiksholms Havn og lossede eternitskifer ved hjælp af skibets

lossegrejer, kom en længe bestående af 5 tomme lossebakker, hvoraf 4 lå løst, i sving under nedfiring i lasten. Længen ramte lugekarmen, hvorved de 4 løstliggende bakker skred ud af længen og faldt ned i lasten. I faldet rantes en havnearbejder, der i en tilkaldt ambulance blev kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

398. Pram nr. 10 af København.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 30. dec. i Københavns havn.

Politirapport dat. 30. dec.

Kl. ca. 15<sup>15</sup>, da prammen lå fortøjet på siden af M/S „TOURNAI“ og lastede coprasaller, stod en havnearbejder på den uafdækkede del af prammens luge. Da en lossespand svingede henimod ham, trådte han et skridt tilbage og trådte derved igennem en lugeplanke. Den tilskadekomne blev i en ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

399. M/S KOSTIS af Monrovia.

*En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde* d. 31. dec. i Københavns havn.

Rapport fra statens skibstilsyn og politirapport dat. 31. dec.

Kl. 11<sup>25</sup>, da K. lå ved Langelinie kajen og lægtrede soyabønner ved hjælp af skibets lossegrejer, blev en havnearbejder, der opholdt sig på en mellem lugen og lønningen anbragt platform, og som var beskæftiget med at veje soyabønnerne, ramt af lossespanden. Den tilskadekomne, der mistede balancen og faldt ned i lægteren — et fald på ca. 4 m, blev i en tilkaldt ambulance kørt til hospitalet.

Anm. Årsagen til ulykken fremgår af det ovenfor anførte.

#### DANSKE SØRETTERS DOMME

eller udtalelser i 1959 om

søulykker overgået danske skibe.

Jan. md. Ålborg kriminalret.

SM. „Emilia“ af Nykøbing M. grundstødt d. 17. juli 1958 i Limfjorden.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 85).

E.s bedstemand idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

19. jan. Sø- og handelsretten.

M/S „J. S. Fleischer“ af København og M/S „Unterweser“ af Brake kollideret d. 6. feb. 1958 i Kattegat.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 167).

J.S.F.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

9. april. Randers byret.

SM. „Rigel“ af Odense og robåd uden navn kollideret d. 28. juli 1958 i Randers fjord.

R.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sølovens § 289.

21. april. Politimesteren i Frederikshavn.

SM. „Inge-Lene“ af Ålborg påsejlet Skagens Rev fyrskib d. 22. aug. 1958.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 222).

I-L.s vagthavende ungmand idømt en bøde på 40 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

8. maj. Politimesteren i Nordre Birk.

Ff. „Aetna“ af Hundested kollideret med Tuborg havns nordre mole d. 4. marts 1958.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 179).

A.s fører idømt en bøde på 500 kr. og frataget retten til at føre skib i et tidsrum af 3 måneder fra dommens afsigelse for overtrædelse af sølovens § 289, stk. 1 og 3.

1. juni. Odense byret.

SM. „Jane“ af Nørresundby grundstødt d. 30. okt. 1958 ved Jyllands Ø.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 114).

J.s fører idømt en bøde på 200 kr. i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjeneste at have foranlediget grundstødningen.

1. juni. Thorshavn søret.  
SM. „Polø“ af Klaksvig grundstødt d. 25. juni 1958 ved Læsøs V.-kyst.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 74).  
P.s fører idømt en bøde på 300 kr. i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.
11. juni. Århus søret.  
M/S „Jan“ af Århus grundstødt d. 4. juni 1958 ved Sjællands NV.-kyst.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 66).  
J.s fører idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sølovens §§ 289 og 291, jfr. § 26.
17. juni. Kalundborg søret.  
M/S „Paraguay“ af København grundstødt d. 17. feb. 1957 ved Samsø.  
(Se D.S.U.S. 1957 nr. 29).  
P.s fører idømt en bøde på 200 kr. subsidiært 8 dages hæfte for overtrædelse af sølovens § 289, jfr. § 26.  
P.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 200 kr. subsidiært 8 dages hæfte for overtrædelse af sømandslovens § 76, jfr. § 45, stk. 3.
30. juni. Politimesteren i Århus.  
Ff. „Birgit“ af Århus. Eksplosion om bord d. 4. nov. 1958 i Århus havn.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 309).  
B.s fører idømt en bøde på 60 kr. for overtrædelse af § 10 i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.
2. juli. Politimesteren i Frederikshavn.  
Ff. „Kosak“ og Ff. „Ulla“, begge af Skagen kollideret d. 12. sept. 1958 i Kattegat.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 230 og 231).  
U.s rorgænger idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.
23. juli. Korsør søret.  
M/S „Skanseodde“ af Fredericia grundstødt d. 21. okt. 1958 ved Sveriges Ø.-kyst.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 111).  
S.s fører idømt en bøde på 100 kr. i medfør af sølovens § 289 for ved grov forsømmelse i tjenesten at have foranlediget grundstødningen.
25. juli. Ringkøbing søret.  
Ff. „Immanuel“ af Ringkøbing. Eksplosion i flaskegasanlæg om bord d. 12. april 1958 i Ringkøbing havn.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 346).  
I.s fører og bedstemand idømt en bøde på henholdsvis 50 kr. og 40 kr. for overtrædelse af bestemmelserne i §§ 2, 6 og 10 i bekendtgørelse af 23. juni 1952 om gasanlæg i skibe.
10. sept. Sø- og handelsretten.  
Pram „F.B. 9“ af København. En mand kommet til skade ved ulykkestilfælde d. 19. okt. 1958 i Københavns havn.  
(Se D.S.U.S. 1958 nr. 375).  
F.B. 9.s fører tildelt en advarsel for overtrædelse af bestemmelserne i § 2, litra h, sammenholdt med § 1 i bekendtgørelse af 14. nov. 1952 om laste- og lossemidler m.m.
11. sept. Helsingør søret.  
M/Fg. „Svea“ af Helsingør påsejlet mole i Hålsingborg havn d. 5. marts.  
(Se D.S.U.S. 1959 nr. 160).  
S.s fører frifundet for overtrædelse af søvejsreglernes regel 16 a.
17. sept. Sø- og handelsretten.  
M/S „Estrid Torm“ af København grundstødt d. 12 maj 1956 ved Hollands N.-kyst.  
(Se D.S.U.S. 1956 nr. 53).  
E.T.s vagthavende styrmand idømt en bøde på 300 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.  
E.T.s fører meddelt en advarsel for ikke at have sørget for, at skibets søkort blev holdt ajour, jfr. sølovens § 26.
18. sept. Nykøbing F. søret.  
D/Fg. „Danmark“ af Gedser tørnet molehoved i Warnemünde havn d. 28. maj.  
(Se D.S.U.S. 1959 nr. 181).  
D.s fører idømt en bøde på 400 kr. for overtrædelse af sølovens § 289. D.s vagthavende styrmand frifundet for overtrædelse af sømandslovens § 76.



25. sept. Politimesteren i Nakskov.  
SM. „Hans Jørgen“ af Haderslev og Ff. „Neptun“ af Ydø kollideret d. 7. jan. i Storebælt.

(Se D.S.U.S. 1959 nr. 131 og 132).

H.s fører idømt en bøde på 250 kr. i medfør af sølovens § 289 for at have undladt at drage omsorg for, at der holdtes behørigt udvig og derved at have forvoldt kollisionen.

4. nov. Svendborg byret.

M/S „Stevnsland af Rødvig eksploderet og sunket d. 27. juni 1957 i Neustadtbugten.

S.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af bestemmelserne i § 1, stk. 1, i bekendtgørelse af 14. nov. 1952 angående transport til søs af farligt gods.

S.s reder idømt en bøde på 200 kr. for samme forseelse.

S.s befragtningsagent frifundet.

16. dec. Statsadvokaten for Fyn.

Ff. „Esther“ af Rønne grundstødt d. 29. juli ved Bornholms V.-kyst.

(Se D.S.U.S. 1959 nr. 75).

E.s bedstemand idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af sømandslovens § 76.

16. dec. Politimesteren i Sønderborg.

M/S „Gaarden“ af Kiel og lystfartøjerne „Jan“ og „Miranda“, begge af Sønderborg kollideret d. 19. okt 1958 i Sønderborg bugt.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 241, 242 og 243).

J.s fører idømt en bøde på 100 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 1, litra b, og regel 3, litra a.

M.s fører idømt en bøde på 100 for overtrædelse af søvejsreglernes regel 5, litra a.

30. dec. Kriminalretten i Frederikshavn.

Ff. „Andreas Jensen“ af Skagen og Ff. „O. C. Christensen“ af Strandby kollideret d. 5. marts.

(Se D.S.U.S. 1959 nr. 155 og 156).

A.J.s fører idømt en bøde på 200 kr. for overtrædelse af søvejsreglernes regel 19, 22 og 24.

Store Heddinge søret.

Stf. „Trafik“ af Frederiksværk. En mand omkommet ved ulykkestilfælde d. 25. aug. 1958 i Østersøen.

(Se D.S.U.S. 1958 nr. 365).

T.s fører idømt 60 dages hæfte for overtrædelse af straffelovens §§ 241 og 138, stk. 1, samt i medfør af straffelovens § 79 frakendt retten til at føre skib for et tidsrum af 1 år fra dommen afsigelse.



TABEL B  
Art og antal af de i året 1959 indtrufne forlis af danske skibe.

Forlisets art	SM		S/S og M/S		Tilsammen	
	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.	Antal skibe	B. R. T.
Grundstødning.....	2	50	—	—	2	50
Kollision.....	3	122	1	2875	4	2997
Kæntring.....	—	—	1	299	1	299
Brand.....	2	26	—	—	2	26
Forsvundet.....	2	108	—	—	2	108
Krigsskade.....	—	—	—	—	—	—
Andre årsager.....	3	89	2	1165	5	1254
Ialt.....	12	395	4	4339	16	4734

TABEL C  
 Danske og fremmede skibes grundstødninger m.m. i året 1959 på danske  
 kyststrækninger og i inderfarvande.

Kyststrækninger og inderfarvande	Danske skibe					Fremmede skibe					Ialt	Tab af menneskeliv			
	Strandinger m.m.				Tilsammen	Strandinger m.m.				Tilsammen		Ialt	Danske	Fremmede	Ialt
	uden forlis		Med forlis			uden forlis		med forlis							
	SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S		SM	S/S og M/S	SM	S/S og M/S						
Jyllands vestkyst (til Hanstholm).....	4	1	—	—	5	—	3	—	—	3	8	—	—	—	
Jyllands nordvestkyst (Hanstholm—Grenen) .....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Jyllands østkyst (Grenen—Skanseodde) ....	8	1	1	—	10	1	4	—	—	5	15	—	—	—	
Jyllands østkyst (Skanseodde—Grænsen) ..	—	1	—	—	1	—	4	—	—	4	5	—	—	—	
Limfjorden .....	4	2	—	—	6	1	4	—	—	5	11	—	—	—	
Læsø .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Anholt .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyns nordkyst m. Samsø .....	5	—	1	—	6	1	2	—	—	3	9	—	—	—	
Fyns vest- og sydvestkyst (Strib—Faaborg) .....	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	2	—	—	—	
Fyns østkyst m. Langeland ..	2	—	—	—	2	—	1	—	—	1	3	—	—	—	
Farvandet syd for Fyn .....	2	1	—	—	3	—	5	—	—	5	8	—	—	—	
Ærøssyd- og sydvestkyst ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sjællands vestkyst m. Sprogø .....	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	
Sjællands nordvest- og nord- kyst (Røsnæs—Gilbjerg Hoved) m. Hesselø .....	3	1	—	—	4	1	4	—	—	5	9	—	—	—	
Sjællands østkyst (Gilbjerg Hoved—Jungs Hoved) m. Amager .....	1	2	—	—	3	—	5	—	—	5	8	—	—	—	
Saltholm .....	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3	—	—	—	
Middelgrund .....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	—	
Smålandsfarvandet (Grøn- sund, Ulvsund, Bøge- strømmen og Guldborg- sund indbefattet) .....	1	—	—	—	1	—	4	—	—	4	5	—	—	—	
Lolland-Falsters syd- og vestkyst .....	6	—	—	—	6	1	3	—	—	4	10	—	—	—	
Møns nord-, øst- og sydkyst (Ulfshale—Tolken) samt Falsters østkyst.....	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Bornholms syd- og vestkyst ..	1	—	—	—	1	1	1	—	—	2	3	—	—	—	
Bornholms nord- og østkyst ..	2	—	—	—	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Ialt.....	41	10	2	—	53	7	47	—	—	54	107	—	—	—	

## ALFABETISK NAVNEREGISTER

	Nr.		Nr.
Absalon, København, M/S	227	Chile, Stockholm, M/S	286
Aco, Bergen, S/S	122	Christian I, Kappeln, M/S	237
Adriana, Frederiksværk, SM	11	Clary Thordén, Uddevalla, M/S	365
Agnethe, Odense, SM	82	Claus Erik, Hamburg, M/S	7
Albert Victor, Våg, Ff	261	Clemens, Århus, SM	396
Aissund, Frederikshavn, M/S	123	Codan, Snogebæk, Ff	245
Amigo, Gråsten, SM	15, 56	Concordia, København, S/S	210
Amy, Lohals, Ff	192	Corona, Hirtshals, Ff	287
Anastassios, Piræus, S/S	34	Cumberland, Skagen, Ff	273
Andrea, Egersund, SM	277, 294		
Andreas Jensen, Skagen, Ff	155	Dacia, København, M/S	232
Andrey, Groningen, M/S	106	Dagny, Ålborg, SM	86
Andros, København, M/S	148	Dan, Helsingør, M/Fg	157
Ane Kirstine, Åbenrå, Ff	253	Dan Viking, København, M/S	189
Anjobi, Bandholm, SM	310	Danmark, Gedser, D/Fg	181
Ann, Mariager, M/S	153	Detlef Schmidt, Rendsburg, M/S	90
Anna, Kegnæs, SM	39	D.F.D.S. Dykkerbåd	142
Anna Bøgelund, Frederikshavn, Ff	283	Disko, København, M/S	303
Anna Solveig, Hou, Ff	13	Ditmarsken II, Brunsbüttelkoog, Lf	72
Anette S, Svendborg, M/S	119	Dora, Hamburg, M/S	77
Anni, Skagen, Ff	61	Doris, Hadsund, Ff	355
Anni, Sønderborg, M/S	380	Dunda, Düsseldorf, M/S	125
Argus, Hadsund, SM	87, 103		
Argus, København, M/S	336	Ebani, Liverpool, S/S	315
Ariadne, Helsinki, S/S	340	Eddystone, Groningen, M/S	55
Arena, København, M/S	184	Ekko, Sønderborg, SM	54, 92
Atlanta, Rom, S/S	88	Elin S, Svendborg, M/S	42, 164
Auguste, Hamburg, M/S	361	Elisabeth Nielsen, København, S/S	51
		Elise, Tvedestrand, M/S	102
Bali, Gøteborg, M/S	383	Elka, Skælskør, SM	89
Baltic, Rønne, SM	234	Elke Brigitte, Burgstaaken, Ff	45
Bastholm, Odense, M/S	327	Ella, Ålborg, SM	346
Beira, København, M/S	293	Ellen Marie, Hirtshals, Ff	322, 335
Bernhard Ingelsson, Hålsingborg, M/S	19	Elly Jensen, København, M/S	95
Berthe, Skagen, Ff	244	Elsa Broen, Skagen, Ff	149
Beth, Svendborg, SM	154	Elsa Jan, Rudkøbing, M/S	266
Bethel, Esbjerg, Ff	270	Elsebeth, Bønnerup, Ff	304
Betty Anne S, Rotterdam, M/S	1	Else-Lis, Rødby havn, Ff	170
Bill S, Rotterdam, M/S	96	Else Mærsk, København, M/S	381
Birte, København, SM	285	Energi, København, SM	320, 382
Birthe, Hirtshals, Ff	20	Erna, Svendborg, SM	135
Birthe Marie, Ommel, SM	17	Ernst Gaulke, Hamburg, M/S	18
Biston, Oslo, S/S	8	Esso Århus, København, M/S	97
Bleking, Djupekås, M/S	374	Esso København, København, M/S	217
Boe, Hasle, SM	98	Esther, Nakskov, SM	171
Boothia, Thyborøn, Ff	50	Esther, Rønne, Ff	75
Borodino, Hull, S/S	344	Estrid Torm, København, M/S	379
B. P. Nette, København, M/S	324	Eva Thinnesen, Esbjerg, Ff	247
Bremer-Wappen, Bremen, M/S	378		
Brimnes, Tofte, Ff	182	Falken, Mårup, SM	31
Brinda, Groningen, M/S	350	Fame, Thorshavn, Ff	173, 265
Britannia, Svendborg, M/S	141, 223	Farel, Kampen, M/S	26
Broager, Århus, M/S	377	F. Boberg, Esbjerg, Ff	295
Búgvín, Thorshavn, Ff	254	Fenja, København, M/S	91
		Fiona, Nørresundby, Ff	99
Caltex Gorinchem, Haag, M/S	297	Flemingo, Flensburg, S/S	9
Carl Jensen, Kiel, M/S	76	Flora, Vesterø havn, Ff	193
Carl Jolle, Fåborg, Ff	198	Forsøget, Frederiksværk, SM	40, 112
Carmenita, Nakskov, SM	29	Frans Jørgen, Hvalpsund, Ff	183
Castor, Esbjerg, Ff	345	Fredericia, Kolding, M/S	3

	Nr.		Nr.
Frem, Åbenrå, SM. ....	27	Jens Teken, Skagen, Ff. ....	257
Fridmariwalt, Hamburg, M/S.....	12	Jens Wal, Køge, SM. ....	22
Fryken, Kristinehamn, M/S.....	371	Jensine, Ålborg, SM. ....	100
Fursund, Frederikshavn, M/S.....	176	Johannes Mærsk, København, M/S .....	354
Gabriel, Hadsund, SM. ....	4	John M., Rotterdam, M/S .....	74
Gerda, Ærøskøbing, SM. ....	236	Jyden, Esbjerg, Ff. ....	66
Gert Hansen, Marstal, SM. ....	241	Jyden, Lemvig, Ff. ....	331
Gertrud, Hamburg, M/S .....	83	Jytte, Esbjerg, Ff. ....	325
Gertrud, Laboe, Ff. ....	115	Jytte Skou, København, M/S.....	196
Geschwisterliebe, Haren am Ems, M/S.....	388	Jürgen Wehr, Hamburg, M/S.....	386
Glassvik, Halmstad, M/S .....	126	Jørgen Smed, Esbjerg, Ff. ....	25
Godthåb, Trangisvåg, M/S.....	194		
Gray, Odense, SM. ....	48	Karen, Passagermotorfartøj .....	296
Greenland, Esbjerg, M/S.....	321	Karen, Sønderborg, Ff. ....	231
Groverort, Stade, M/S.....	33	Karen Holm, Lemvig, Ff. ....	206
Grunningur, Klaksvig, SM. ....	318	Karna Dan, Esbjerg, M/S.....	200
Gullfinnur, Vestmannaey, Ff. ....	276	Kate, Hamburg, M/S .....	127
		Kathrine Petersen, Kolding, SM. ....	229
Hafnia, Århus, M/S.....	177	Kauna, Skagen, Ff. ....	186
Halvor, København, S/S .....	37	Kidholm, Kolding, Ff. ....	288
Hamranes, Trangisvåg, Ff. ....	333	Kirstine Toft, København, S/S .....	38, 62
Hanne-Lis, Nykøbing F., SM. ....	233	Klitten, Esbjerg, Ff. ....	190, 238
Hanne Scarlett, Tuborg havn, M/S.....	136	Koldinghus, Kolding, M/S .....	372
Hans Hedtoft, København, M/S.....	139	Kongsøre, Holbæk, SM. ....	230
Hans Jørgen, Haderslev, SM. ....	131	Korea, København, M/S.....	370
Harboe, Hirtshals, Ff. ....	214	Korsør, Korsør, M/Fg. ....	145
Hartvig Mærsk, København, M/S .....	279	Kostis, Monrovia, M/S .....	399
Havet, Neksø, Ff. ....	163		
Heine Wilhelm, Haren am Ems, M/S.....	4	Laila II, cris-craft.....	178
Helen, Stubbekøbing, Ff. ....	180	Langlands Paket, Rudkøbing, SM. ....	191
Helene Clausen, Åbenrå, M/S.....	133	Langholm, Thyborøn, Ff. ....	204
Helga, Hamburg, M/S.....	118	Laura Danielsen, København, M/S.....	71
Helga Dan, Esbjerg, M/S .....	384	Laust Mærsk, København, M/S.....	322
Helge, Hamburg, M/S.....	363	Lemnos, København, M/S.....	319
Helsingør, Helsingør, M/Fg. ....	165, 211	Lena, Gravarne, SM. ....	104
Henrik Danica, København, M/S.....	51, 385	Libanon, Skagen, Ff. ....	224
Henry Schmidt, Esbjerg, Ff. ....	271	Lillebjørn, København, S/S .....	391
Hinrich Oldendorff, Lübeck, M/S.....	301	Lilli Scarlett, Tuborg havn, M/S.....	44, 313
H. J. Kyvik, norsk, M/S .....	353	Line, Egernsund, SM. ....	69
Hjælperen, Depotskib .....	215	Lireco, Groningen, M/S.....	35
Hoan, Egernsund, SM. ....	73, 274	Lodsen, Løgstør, M/S .....	292
Holger, København, M/S .....	212	Lothar, Hamburg, S/S.....	281
Holmúr, Sørvåg, M/S.....	47, 342	Lotte Skou, København, M/S .....	84
Hoondsbroch, Delfzijl, M/S.....	46	Lysegrund, København, M/S.....	222
Hoyvik, Thorshavn, Ff. ....	255	Lægterne F.B. 24 og F.B. 25 .....	312
Ilias, M/S .....	343	Magda, Marstal, SM. ....	246
Ilse Clausen, Kolding, M/S.....	219	Manø, Lohals, SM. ....	16
Immanuel, Svendborg, SM. ....	57, 93	Margit, Neksø, Ff. ....	284
Inga, Årdsdale, Ff. ....	262	Margrethe Rechmann, Hamburg, M/S.....	05
Inge, Rønne, SM. ....	120	Marianne, Hamburg, M/S.....	5
Inge-Rose, Sæby, SM. ....	359	Marie, Sæby, SM. ....	6
Inger, Bregner, Ff. ....	30	Marie Boye, Marstal, M/S.....	337
Inger Klit, Karrebæksminde, SM. ....	68	Marie Skou, København, M/S .....	213
Inger Leif, Esbjerg, Ff. ....	269	Maritana, Våg, Ff. ....	275
Inger Poulsen, Nørresundby, SM. ....	389	Marit Mærsk, København, M/S.....	334
Iris Clausen, Kolding, M/S .....	151	Martha, Rødvig, M/S.....	317
Iris Thy, Marstal, SM. ....	309	Mary, Skagen, Ff. ....	150
Irmgard, Hamburg, M/S.....	14	Mary North, København, M/S.....	220
		Mascot, Hals, Ff. ....	174
Jacco, Fredericia, M/S .....	43 393	Meggy, Køge, SM. ....	32
Jacob Nielsen, Stubbekøbing, M/Fg. ....	197	Melos, København, M/S.....	166
Jakob Ekkenda, Emden, M/S .....	36	Mercur, Våg, SM. ....	364
Jens Bang, Ålborg, M/S.....	24	Meta, Elsfløth, M/S .....	58

	Nr.		Nr.
Michael Jebsen, Åbenrå, M/S .....	329	Siri II, Svendborg, M/S .....	221
Milla, København, SM. ....	272	Sival, Ålborg, SM. ....	282, 397
Mira, Rudkøbing, SM. ....	242	Siweka, København, M/S .....	226
Miranda, Marstal, M/S .....	201	Sjælland, Korsør, M/Fg. ....	146
Mogens S, Svendborg, M/S .....	323	Skalanes, Klaksvig, Ff. ....	258
Mombasa, København, M/S .....	280	Skarvanes, Trangisvåg, Ff. ....	138
Morelia, København, M/S .....	298	Skotland, København, M/S .....	357
Mormacoak, U.S.A., M/S .....	341	Skaarupsund, Thurø, SM. ....	264, 339
Motorjolle uden navn .....	179	Smiril, Thorshavn, S/S .....	79
Mutterliebe, Kiel, Ff. ....	60	Solent, Schooredam, M/S .....	52
Mækjuvik, Klaksvig, Ff. ....	116	Solo, Esbjerg, Ff. ....	63
Møen, Randers, M/S .....	158	Spigerborg, København, M/S .....	209
		St. George, Hirtshals, Ff. ....	256
Nauja, København, SM. ....	101	Stancrown, London .....	352
Neptun, Ydø, Ff. ....	132	Steinburg, tysk, M/S .....	360
Niagara, Groningen, M/S .....	117	Stellarask, Vejle, M/S .....	207
Nomadisch, Groningen, M/S .....	67	Stevnsland, Thurø, SM. ....	169
Nordberg, Våg, Ff. ....	259	Stinne Weber, Hjerting, Ff. ....	109
Nordboen, Skagen, Ff. ....	328	Stomine, Kolding, Ff. ....	187
Nordstrand, Esbjerg, Ff. ....	302	Stornoway, Esbjerg, Ff. ....	326
Noreg, Klaksvig, Ff. ....	85	Sunnaland, Gøteborg, M/S .....	395
		Svea, Helsingør, M/Fg. ....	160
O. C. Andersen, Frederikshavn, Ff. ....	85, 299	Svend, Egersund, SM. ....	70
O. C. Christensen, Strandby, Ff. ....	156	Svend Aage, Ålborg, SM. ....	64
Ogeka Bakke, Haugesund, M/S .....	23	Svendborgsund, Svendborg, M/Fg. ....	203
Olga, Hamburg, M/S .....	362	S.W.I.43, Swinemünde, Ff. ....	28
Oluf Sven, København, M/S .....	239	Søren Larsen, Nykøbing M., SM. ....	289
Orinoco, Stockholm, M/S .....	349	Sørine Tholstrup, Køge, M/S .....	124, 161
Ove, Hirtshals, Ff. ....	175		
		Tannis, Hirtshals, SM. ....	218
Pan, Odense, SM. ....	311	Teddy, København, M/S .....	49
Panama, København, M/S .....	348	Tegl, Lemvig, SM. ....	240
Passant, Åbenrå, SM. ....	21	Tello, København, M/S .....	208
Pegasus I, Hamburg, M/S .....	80	Temen, Ristinge, SM. ....	243
Pegny, Mariehamn, M/S .....	81	Thailand, Hundested, Ff. ....	330
Pennsylvania, København, M/S .....	387	Thaleia, Odense, SM. ....	368
Peter Mærsk, København, M/S .....	263	Themis, Esbjerg, Ff. ....	162
Pilica, Stettin, M/S .....	376	Thora Dan, Esbjerg, M/S .....	290, 300
Pioner, Haren am Ems, M/S .....	2	Thor Viking, København, M/S .....	143
Piscator, Hvide Sande, Ff. ....	205	Thurøund, Thurø, SM. ....	134
Poppy, Klaksvig, M/S .....	267	Thüringen, Hamburg, M/S .....	114
Portland, Ålborg, M/S .....	159	Thyra, Odense, SM. ....	306
Poseidon, Helsinki, M/S .....	10	Tjaldur, Thorshavn, M/S .....	369
Pram nr. 10, København .....	398	Toto, Hobro, M/S .....	228
Pram F.B. 20, København .....	347	Traly, Tuborg havn, SM. ....	375
		Travaiaata, Stockholm, M/S .....	394
Ras Mærsk, København, M/S .....	373	Trend, Hirtshals, Ff. ....	278
Raun-Byberg, Esbjerg, Ff. ....	168	Troja, København, M/S .....	366
Reina, Hamburg, SM. ....	128	Trondhjem, Ålborg, S/S .....	338
Rendbjerg, Egersund, M/S .....	78	Tross, Lübeck, SM. ....	235
Rigmor, Ærøskøbing, SM. ....	260	Trygve, Våg, Ff. ....	195
Rikke Skou, København, M/S .....	250	Turisten, Haderslev, Passagemotorbåd .....	07
Rita, Hasle, SM. ....	107	Tøk, Skive, M/S .....	251
Riton, Thorshavn, M/S .....	137		
Robert Schou, Frederikshavn, Ff. ....	291	Ursholm, Skagen, Ff. ....	225
Royndin, Sørvåg, Ff. ....	172		
Ruth, Sønderborg, Ff. ....	308	Valarø II, Gøteborg, M/S .....	59
		Vardin, Thorshavn, SM. ....	152
Samos, København, M/S .....	188	Vedby, Kalvehave, M/S .....	140
Sanna, Hvidovre, M/S .....	390	Vera Mortensen, Frederiksværk, SM. ....	48
Schulau, Hamburg, M/S .....	44	Verona Nord, Hundested, SM. ....	216, 358
Schwinge, Stade, M/S .....	199	Vesterhavet, Thorsminde, Ff. ....	110
Seawake, Oslo, S/S .....	121	Vesturleid, Sørvåg, M/S .....	268
Siena, København, M/S .....	167	Vestvard, Oslo, M/S .....	314
Sinai, Thyborøn, Ff. ....	113	Vingaren, Gøteborg, M/S .....	367
Sinaloa, København, M/S .....	356		

	Nr.		Nr.
Viola, Skagen, Ff. ....	53	Zephyr, Frederikshavn, Ff. ....	252
Virginia, København, M/S.....	111	Ærø, Ærøskøbing, M/Fg. ....	202
Viru, Tuborg havn, M/S.....	147	Ørodde, Nykøbing M., SM. ....	316
Wielki W.O.Z., Gdynia, S/S.....	41	Østa, Svendborg, SM. ....	130
Windsbraut, Borstel, M/S.....	108	Østbornholm, Neksø, M/S.....	392
Wotan, Hamburg, M/S.....	129	Østerby, Østerby, SM. ....	249
Ydun, Skagen, Ff. ....	305	Østland, Svaneke, SM. ....	65